# Mitt liv som polarforsker

---

## Forord til den elektroniske utgave

Dette verk av **Roald Amundsen** (1872-1928) er digitalisert i april 2008 av Nasjonalbiblioteket, Oslo og tilpasset for Projekt Runeberg i april 2014 av Ralph E., OCR-kodet av Bert H.

Siderne 30-31 mangler i denne digitalisering. Kan noen komplettere med disse sider.

Roald Amundsen idag.Roald Amundsen som barn.

FØRsTE KAPITEL

TIDLIGSTE ERINDRINGER

Hvorledes hendte det i grunnen at jeg blev polar? forsker? Nå i grunnen «hendte det» aldeles ikke — for mitt liv har, siden jeg var femten år, vært en stadig vandring fremad mot et endelig mål. Det jeg har utført som polarforsker har vært resultatet av et helt livs planmessige, samvittighetsfulle og omhyg? gelige forberedelser.

Jeg er født i Borge ved Sarpsborg. Da jeg var tre måneder gammel, flyttet mine foreldre til Oslo, hvor jeg blev opdradd og fikk min utdannelse. Jeg gjen? nemgikk uten særlige hendelser og viderverdigheter de vanlige skoler. Da jeg var fjorten år, døde min far, og mine brødre forlot hjemmet for å sørge for sig selv. Jeg blev således alene med min mor, som ønsket at jeg skulde studere medisin. Denne ærgjer? righet, som var hennes, og som jeg aldeles ikke delte, skulde imidlertid aldri bli realisert. Femten år gam? mel kom jeg tilfeldigvis over den engelske polarfor? sker Sir John Franklins bøker, som jeg slukte med glødende interesse. De blev da også avgjørende forden vei jeg senere valgte å gå gjennem livet. Av alle de tapre engelskmenn som i over fire hundre år fors gjeves har forsøkt å erobre Nordvestpassasjen, er ingen taprere enn Sir John Franklin. Hans beskris velse av en hjemtur fra en av de mange ekspedisjos ner begeistret mig mere enn noget jeg tidligere hadde lest. Han fortalte hvorledes han og nogen kamerater i over tre uker hadde kjempet mot storm og is, uten annen proviant enn nogen få kjøttben de hadde fum net i en forlatt indianerleir, og hvorledes de til slutt før de rak tilbake til civilisasjonens ytterste forpost, var nødt til å spise sine støvler for å oprettholde livet. Merkelig nok så var det de lidelser Sir John forteller om at han og hans menn måtte gjennemgå, som tils talte mig mest i hans beretning. En merkelig trang fikk mig til å ønske, at også jeg engang måtte få gjennemgå det samme. Kanskje det var ungdoms mens idealisme, som jo ofte tar veien mot martyriet, som fikk mig til å se mig selv som en slags korsfarer i arktisk forskning. Jeg vilde også lide for en sak — ikke i en glødende ørken på vei mot Jerusalem — men i det kolde nord på veien mot et større kjenns skap til det hittil ukjente store øde.

I ethvert tilfelle fikk Sir Johns beskrivelse en avs gjørende betydning for min fremtid. I all hemmelig* het — for jeg hadde aldri turdet nevne det for min mor, som jeg jo visste ikke vilde være enig — bes stemte jeg at jeg vilde bli polarforsker.

Jeg gjorde mere enn det, jeg begynte straks å ars beide på å gjøre mig skikket til et slikt liv. Vi haddejo ikke dengang, som nu, alle slags ski* og sports» klubber. De eneste former for sport som vi kjente til var skiløpning og fotball. Til tross for at jeg ikke var begeistret for fotball, begynte jeg å spille det, for å trene mitt legeme til å tåle påkjenninger. Ander» ledes var det med skisporten, den gikk jeg op i med liv og sjel. Hver gang jeg hadde fri fra skolen, fra november til april, vanket jeg på ski i Nordmarken. Jeg blev stadig flinkere til å ta mig frem,

likesom jeg også utviklet mine muskler. I de dager luftet man ikke særlig meget om vinteren, så jeg blev nærmest betraktet som sinnssvak, fordi jeg forlangte å få sove for årne vinduer, selv om det var aldri så koldt. Min mor gikk meget alvorlig i rette med mig for dette. Jeg forklarte henne at jeg satte pris på frisk luft, men også dette var jo selvfølgelig et ledd i mitt tre» ningsarbeide.

Da jeg var atten år tok jeg artium, og lot mig inn» matrikulere ved universitetet for å studere medisin. Som alle stolte mødre trodde naturligvis også min mor, at jeg var et unikum av flid, men for å holde •mig til sannheten, må jeg tilstå at jeg til og med måtte betraktes som dårligere enn den mest likegyl» dige student. Hennes død tre år senere, da jeg var en og tyve, reddet henne fra å gjøre den opdagelse hun før eller senere vilde ha gjort, nemlig at min ærgjerrighet og interesse gikk i en ganske annen ret» ning, og at mitt arbeide for å virkeliggjøre hennes, dessverre ikke hadde ført mig nærmere det mål hun hadde valgt. Det var med stor lettelse jeg snart efterforlot universitetet for helt å kunne ofre mig for mitt livs drøm.

Imidlertid måtte jeg nu tjene min verneplikt. Det vjM.e jeg mere enn gjerne, både fordi jeg ønsket å være en god borger og fordi jeg følte at eksersisen vilde gjøre mig godt som en ytterligere forberedelse til det liv jeg hadde valgt. Dessverre hadde jeg en alvorlig feil som innebar den store fare for mig, at jeg ikke vilde bli godkjent — jeg var nemlig nærsynt, noget som selv mine allernærmeste ikke kjente til. I de senere år har dette rettet meget på sig, men helt i orden er det heller ikke nu. Blev dette opdaget av doktoren, var jeg ferdig. Heldigvis brukte jeg ikke lorgnet, som jeg var påbudt.

Da dagen kom blev jeg fremstillet for lægekommis sjonen. Ved et bord satt doktoren med en assistent på hver side. Det var en eldre læge, og som jeg til min store glede og forbauselse opdaget, en interessert forsker av det menneskelige legeme. Jeg var selvs følgelig uten klær ved undersøkelsen. Den gamle læge mønstret mig omhyggelig, og plutselig brast han ut i lovprisninger over mitt utseende. Tilsynelatende hadde en trening, drevet uophørlig i åtte år, ikke vært uten virkning. Han sa: «Unge mann, hvorledes i all verden har De båret Dem ad med å få slike musks ler?» Jeg forklarte ham at jeg var glad i legemss øvelser, som jeg hadde drevet meget. Den gamle herre blev så begeistret over sin opdagelse, som han betraktet som noget rent ualmindelig, så han tilkaldte endel offiserer fra det tilstøtende værelse for å se påvidunderet. Jeg behøver vel ikke å si, at jeg var fors tvilet og genert over denne almindelige beskuelse, så jeg ønsket mig langt ned i jorden.

Men denne episode hadde sin nyttige side for mig. I sin begeistring over min legemlige kondisjon glemte den gamle læge å undersøke mine øine. Følgelig slapp jeg gjennem undersøkelsen så lettvint som jeg kunde ønske det, og fikk gjøre min militærtjeneste.

Da jo denne tjeneste ikke optar én mere enn nogen få uker ad gangen, fikk jeg anledning til fortsatt å drive min spesielle trening. En hendelse i denne tid holdt nesten på å sette punktum for mitt liv. Den var fylt av like så hårde påkjenninger og store farer som nogen av dem det senere har vært min lodd å møte i polaregnene.

Denne tildragelse fant sted i mitt to og tyvende år. Det var et forsøk på å gjennemføre noget som skulde ligne en tur oppe i polaregnene. Jeg valgte mig en ledsager, og foreslog ham en skitur midtvinters over Hardangervidda, fra den lille fjellgård Mogen på øst* siden til gården Garen på vestsiden. Han vilde gjerne være med og vi forlot Oslo i juleferien. Det tok oss ikke lang tid å rekke frem til Mogen på ski. Her hvilte vi ut, da dette var den siste gård vi ventet å se på hele turen over. Det var et lite hus, som bare bestod av to rum. Her bodde en eldre mann og hans kone og deres to gifte sønner — seks stykker ialt. Deroppe fantes der ikke turister i de dager, hverken sommer eller vinter, så vår ankomst vilde vært en overraskelse for dem likegyldig når vi var kommet.Men da vi nu til og med kom om vinteren, var deres overraskelse dobbelt. Vi fikk straks lov til å overs natte. Det var gjestevennlige folk, som gjorde plass til oss på gulvet ved peisen, og her sov vi riktig godt i våre renskinnssoveposer.

Neste morgen snedde det, og ut på dagen blev det en forrykende snestorm. Den varte i åtte dager, og hele denne tid tilbragte vi på den lille gården.

Vårt vertsskap var naturligvis meget nysgjerrig efter å få vite i hvad slags ærend vi for. Da vi fors talte dem vor

plan om å gå op på vidden og skrå over den til Hardanger, vilde de først ikke tro oss, senere blev de meget engstelige. De tre menn som alle kjente vidden ut og inn, advarte oss på det innstens digste mot å forsøke på å komme over om vinteren. Ingen hadde nogensinne gjort det, og det lot sig hels ler ikke gjøre. Til tross for dette var vår beslutning om å gjøre forsøket fattet, og vi lot oss ikke rokke, så den niende dag fulgte de oss helt øverst op i dalen, hvor vidden begynte, og viste oss her den letteste ops stigning. Bedrøvet sa de farvel til oss, så vi forstod at de ikke hadde stort håp om å se oss igjen.

Vi så naturligvis lyst på det hele, for oss syntes det enkelt nok. Vidda har her en bredde av ca. ti mil, og så flinke som vi var til å gå på ski og så passelig godt som været var, gjorde vi regning på høist å bruke to dager. Vårt utstyr for turen var da heller ikke beregnet for nogen lengere tid, og var derfor så enkelt som mulig. Foruten ski og staver bar vi hver vår renskinnssovepose på ryg«\

gen — telt hadde vi ikke, dessuten hadde vi en liten sekk med proviant hver, og en liten spritlampe. Sek« ken var rullet sammen inne i soveposen. Provianten bestod av nogen få kjeks, nogen sjokoladeplater og litt smør — i beste fall knappe rasjoner for kanskje åtte dager. Lommekompass og kart hadde vi også med.

Der var ingen vanskeligheter med å komme op på vidda. Det var en ikke helt flat slette vi fant, men for oss som skulde ta oss frem over den, kunde den like gjerne vært ganske flat; som den nu så ut, bød den oss allikevel ikke et eneste lannemerke vi kunde gå efter. Vi så bare en uendelighet av små høide« drag som meget vanskelig lot sig skjelne fra hver« andre.

Vi måtte derfor gå efter kompasset. Vårt første mål var en gjeterhytte midt på vidda. Det blev tid« hg mørkt, men ved hjelp av kompasset fant vi allike« vel lett frem til hytten, som vi rakk tidlig på efter« middagen.

Vår stolthet over denne prestasjon fikk dog en bratt ende. Vi opdaget nemlig at vinduet og døren var spikret igjen, og at der på toppen av skorstenen var lagt svære planker. Vi var temmelig slitne efter dagens marsj, det var begynt å blåse igjen, og termo« •metret viste omkring minus tolv grader, så det var et hårdt og slitsomt arbeide å komme inn i hytten og senere klyve op på taket for å få skorstenen i orden, så vi kunde få gjort op varme. Vi forfrøs fingrene stygt begge to, og i de følgende uker gikk min led«sager i alvorlig angst for at han vilde komme til å miste en av sine fingrer.

Inne i hytten fant vi heldigvis ved liggende ferdig, men det tok oss nokså lang tid før vi fikk noen giede av den. — Hvis De nogensinne har forsøkt å gjøre op varme i en peis, når peispipen er kold og termo« metret er langt under nuli, vil De forstå de vanske« ligheter vi hadde for å få det til å trekke. Den kolde luft legger sig ned over ilden som et teppe, så De må ha ganske god fyr, før varmen formår å få cirku« lasjonen i gang i pipen. Mens vi nu holdt på med dette opnådde vi naturligvis å få hytten fylt med / ur røk, som sved i halsen og øinene.

Efter at vi hadde fått god fyr og spist aftens, følte vi oss allikevel siett ikke så verst til mote. Til slutt tørnet vi inn i våre soveposer, og i køiene ved veggen rett overfor peisen sov vi meget godt.

Neste morgen opdaget vi imidlertid at våre gjen« vordigheter nu først skulde til å begynne. Vinden fra kvelden i forveien blåste fremdeles like frisk, og det snedde tett. Stormen var så kraftig, at det vilde være oplagt galskap å forsøke på å ta sig frem gjen« nem den. Vi blev derfor enig om foreløbig å slå oss til ro i hytten og vente til været hadde bedaget sig. Ved en ytterligere ransakning av hytten var vi så heldig å finne en liten sekk rugmel, som en eller annen gjeter hadde glemt igjen. Da vi forstod at vi måtte være forsiktig med vår egen proviant, laget vi en tynn melgrøt som vi kokte i en kjele over pei« sen. To dager tilbragte vi i hytten, og det eneste viRoald Amundsens far: Skibsreder Jens Amundsen.Roald Amundsens mor: Fru Gustava Amundsen.spiste i denne tiden var den tynne grøten. Den var i beste fall ikke meget nærende og heller ikke sær* lig god.

Den tredje dag hadde stormen lagt sig litt, og vi blev enig om å gjenopta vår marsj mot Gåren. Vi måtte nu bestemme vår kurs på det omhyggeligste, da der på vestsiden bare var to steder, som dessuten lå flere mil fra hverandre, hvor en nedstigning var mulig. Derfor måtte vi bestemme oss for det ene av disse punkter og forkaste det annet. Da vi hadde truffet vårt valg, gav vi oss ivei.

Vi var ikke kommet langt avgårde, før det pány be* gynte å sne, samtidig som det blev mildere. Vi måtte ofte se

i kartet for å bestemme hvor vi var, men den fuktige sne som falt på det tynne, dårlige papir, for* vandlet det snart til papirmasse, så efterpå måtte vi fortsette som best vi kunde efter kompasset og uten kart.

Natten innhentet oss før vi nådde frem, og selvføl* gelig var det ikke annet å gjøre enn å slå leir hvor vi var — ute i det fri. Den natten gjorde nesten ende på oss begge to. Efter å ha rullet ut soveposene, tok vi ut proviantsekkene og la dem ned ved benene. Ved siden av dem satte vi skistavene våre for å mar* kere hvor provianten lå i tilfelle av at den skulde sne ned. Vi fikk en meget ubehagelig natt. Den fuktige sne var smeltet på klærne og hadde gjort oss gjen* nembløte. Efteråt vi hadde tørnet inn i soveposene, fikk legemsvarmen fuktigheten til å fordampe, så den også trengte gjennem soveposens indre. Det var in*gen hyggelig erfaring å gjøre, men hvad som verre var, det blev koldt igjen utover natten. Jeg våknet i mørket temmelig forfrossen, og følte mig så elendig og uvel, at jeg ikke fikk sove igjen. Til slutt begynte jeg å lure på, om jeg ikke kunde få blodcirkulasjo« nen igang igjen, hvis jeg stod op og drakk noget av spriten på lampen som lå i min proviantsekk. Jeg tørnet ut av soveposen og famlet rundt i mørket til jeg fikk tak i skistavene mine, og så rotet jeg efter sekken, men til min skrekk og forbauselse kunde jeg ikke finne den. Om morgenen fortsatte vi letingen begge to, men det var umulig å finne nogen av seks kene. Til dags dato har jeg ikke kunnet finne nogen rimelig forklaring på hvor i all verden det var blitt av dem. Imidlertid — det faktum at begge var borte stod ikke til å rokke.

Vår stilling var nu mere enn blott og bart ubeha; gelig, den var også ytterst farlig. Fant vi nu ikke snarest mulig frem til folk, vilde vi temmelig sikkert komme til å fryse ihjel. Med denne situasjon for øie, gikk vi påny vestover, idet vi håpet å rekke frem før kvelden.

Men heller ikke nu stod lykken oss bi. Det be* gynte snart å sne så voldsomt, at vi ikke kunde se mere enn nogen få fot foran oss. Vi blev derfor enig om, at det eneste vi nu hadde å gjøre, var å snu helt om og forsøke på å finne frem østover vidda og til* bake til utgangspunktet. Efteråt vi hadde gått nogen få kilometer på den nye kurs, innhentet mørket oss.

Påny var natten fuktig. Vi var gjennembløte, ogvåre soveposer ennu tunge av fuktighet. Snedde gjorde det fremdeles. Vi hadde rukket frem til en liten fjellknaus og søkte rundt den og ned i le, da vi gjorde regning på at vi vilde ha det nogenlunde bra, hvis vi kunde holde oss der i ly av vinden. Vi fant også ut at vi hadde det meget bedre er, men jeg besluttet mig til å forsøke ennu en förnedring. Jeg gravet derfor en hule i sneen akkurat så stor, at jeg fikk plass til å ligge i den, og med hodet først krøp jeg inn og trakk soveposen efter mig. Dette viste sig å være et godt påfunn, her var jeg nemlig helt i ly for vindstøtene utenfor.

Men utpå natten blev det plutselig koldt. Den våte sne hadde lagt sig over min lille hule og hadde også lukket inngangen helt igjen. Da temperaturen fait, frøs det altsammen. Midt på natten våknet jeg. Jeg lå på ryggen med høire hånd over øinene, med hånds flaten opover — slik som man gjerne ligger for ikke å bli genert av lyset om morgenen. Mine muskler føltes lemstre og stive, og rent instinktsmessig for* søkte jeg å røre på mig. Jeg kunde ikke engang flytte mig en tomme. Jeg var praktisk talt innes frosset i en isblokk. Fortvilet slet jeg for å komme fri, men uten ringeste resultat. Jeg ropte på min ledsager, men han kunde naturligvis ikke høre noget.

Jeg var nu nesten stiv av redsel. I min skrekk trodde jeg naturligvis at han også var innefrosset i den våte sne, og at han var i samme situasjon som jeg. Kom der nu ikke et øieblikkelig tøvær, vilde vi\

begge to snart være frosset ihjel i våre uhyggelige likkister.

Jeg holdt snart op å rope, da det var vanskelig å puste ordentlig. Jeg skjønte derfor også at jeg måtte holde mig i ro, hvis jeg ikke skulde bli kvalt. Jeg vet ikke om det var mangel på luft, eller hvad det var, som gjorde at jeg enten sovnet eller mistet bevisst* heten nokså fort. Men da jeg kom til mig selv igjen, hørte jeg svake lyd langt borte. Min ledsager hadde allikevel ikke vært i fangenskap. Den eneste grunn til at han ikke som jeg hadde gravet sig ned, var sannsynligvis den at han den foregående kveld hadde vært for trett, eller så utkjørt, at han var blitt likeglad. Hvorledes det nå var eller ikke var — så reddet han derved vårt liv. Da han våknet og så sig omkring, var han alene i et snehav. Han ropte på mig, men jeg svarte ikke. Han begyndte så febrilsk å lete efter et eller annet spor, som kunde vise hvor det var blitt av mig. Der var bare ett, og tilfeldigvis falt hans øine på det, nogen

av hårene på min sove* pose var synlige i sneen. Han begynte derfor med en gang på å grave mig ut av mitt fengsel, dels med hændene, dels med en skistav. På dette arbeide brukte han tre timer.

Vi var nu begge temmelig svake. Det var fremdeles natt, da han fikk mig ut, men vi var for opskaket til å kunne sove mere. Selv om det enda var mørkt, så var himlen klar, så vi var i stand til å finne retningen ved å gå efter stjernene. Vi hadde holdt det gående i to timer med min ledsager i spissen, da han plut*selig forsvant som om jorden hadde slukt ham. In* stinktmessig forstod jeg, at han var falt utover et stup, og instinktmessig handlet jeg også for å frelse mig selv: Jeg hev mig overende. Et øieblikk efter hørte jeg hans stemme: «Rør dig ikke. Jeg er falt utover et stup.» Han var falt ca. 30 fot ned, men heldigvis på ryggen så soveposen hadde tatt av for støtet. Den eneste ulempe han hadde av fallet var sinnsbevegelsen. Selvfølgelig forsøkte vi ikke på å gå videre, før det blev lyst. Da klemte vi på igjen på vår tilsynelatende håpløse tur.

Det var nu gått fire dager, siden vi overhodet hadde spist, og de to foregående dager, da vi hadde levet på den tynne grøten, hadde vel ikke gitt oss stort mere hvad næringsverdien angår. Vi var nesten ut* slitte. Det eneste som reddet oss fra helt å falle sam* men, var at vi til stadighet kunde finne drikkevann. På vidda var der mange småvann, som stod i forbin* delse med hverandre ved små bekker, og i disse kunde vi drikke så meget at maven blev fylt — dette reddet oss fra hungersdøden.

Ut på kvelden kom vi frem til en liten låve full av høi. Rundt omkring var der skispor. Denne op* dagelse fornyet vårt mot, da den jo beviste at vi måtte være i nærheten av folk. Den gav oss det håp, at greide vi bare å holde det gående også den følgende dag, vilde vi komme frem og i hus. I høiet hvilte vi riktig godt. Vi grov oss dypt ned i det og lå slik hele natten. Neste morgen tørnet jeg ut for å se å finne ut hvor vi var. Min ledsager var nu så trett ogutkjørt, at han ikke orket mere, og jeg lot ham derfor ligge i høiet, mens jeg fulgte skisporene. Efter å ha gått en times tid, så j’eg en mann i det fjerne. Jeg sluttet mig til at det var en bonde som var ute på en morgenrunde for å se efter rypesnarene sine. Jeg ropte høit på ham. Han så veldig forskrekket ut, og til min store skuffelse la han på sprang så fort han kunde. Disse ensomme fjellbønder er overtroiske. Så modiye de er overfor en virkelig håndgripelig fare, så lider de under en sterk redsel for de ting deres fantasi maner frem for dem. Uten tvil trodde bonden først at jeg var en ånd som gikk igjen på den øde vidda.

Jeg ropte igjen, og la hele min sjæl i ropet. Tonen må ha røbet min fortvilelse, for mannen stanset, og efter nogen nølen snudde han og kom imot mig. Jeg forklarte ham vår fortvilte stilling, og spurte hvor vi var. Det var litt vanskelig for mig å forstå hans forklaring, og selv da jeg gjorde det, kunde jeg nesten ikke tro mine egne ører, for det viste sig at vi ikke var mere enn en times gang fra gården Mogen, hvors fra vi åtte dager i forveien hadde startet på vår uheb dige tur.

Glad over denne oplysning skyndte jeg mig tilbake til min ledsager. Nyheten satte friskt mot også i ham, så like efter gikk vi uten større vanskeligheter ned til den lille dal og den velkjente gård. Vi banket på døren og blev bedt om å komme inn. Jeg var litt forbauset over mottagelsen — til jeg senere fikk se mig selv i speilet. I husets eneste værelse holdtkvindene på å spinne, mens mennene holdt på med treskjærerarbeider. De så vennlig op, men hilste oss bare med et kort: «Goddag,» på en helt upersonlig, men samtidig spørrende måte. Det var klart at de ikke kjente oss igjen. Noget rart var det ikke, som jeg også senere blev opmerksom på, for med skjegg« stubber over hele ansiktet, innsunkne kinner og med øinene langt inne i sine hulninger, så vi naturligvis fryktelige ut. Til å begynne med vilde de ikke tro oss, da vi forklarte at vi var de to unge menn, som hadde forlatt dem for åtte dager siden. Der var intet som minnet om deres tidligere gjester i de to ut« tærte spøkelser som stod foran dem. Til slutt fikk vi allikevel overbevist dem, og de viste oss da den allerstørste vennlighet. Efter å ha vært et par dager hos dem og ha gjenvunnet våre krefter, forlot vi dem under de største takksigelser og kom i sikkerhet til« bake til Oslo.

Fortsettelsen på historien fikk jeg først et par år senere, da det blev kjent at bonden som eide Garen på viddens vestside, nettop dit vi hadde tenkt oss, en morgen var kommet ut og hadde funnet skispor som kom østenfra, ikke mere enn nogen få meter fra sin husdør. Han kunde ikke tro sine egne øine, fordi han visste at det aldri hendte at nogen kom den vei om vinteren, og heller ikke trodde han det lot sig gjøre. De sporene kunde ikke være andre

enn våre, for datoen passet også.

Tenk på det! Vi hadde uten å vite det vært nogen få meter fra vårt bestemmelsessted og var snudd forå gå tilbake over vidda, efter bare å ha vært nogen få minutter fra et sikkert tilfluktssted på den vestre side.

Som jeg sa, da jeg begynte på å fortelle dette even* tyr, så var det fylt av like mange farer og like meget slit som noget jeg senere har vært med på oppe i polaregnene. Det var et ledd i min trening for å bli polarforsker. Treningen viste sig å være hårdere enn selve det arbeide den var en forberedelse til, og den holdt nesten på å sette en stopper for min bane, før den enda var begynt.

ANNET KAPITEL

## MOT SYDHAVETS IS

Med en gang jeg var ferdig med min verneplikt, tok jeg det neste skritt på mine forberedelser for å bli polarforsker. Nu hadde jeg lest alle de bøker om dette emne jeg hadde kunnet få tak i, og jeg var blitt slått av en svakhet, som var felles for de tidligere ferder, nemlig at lederne av disse ekspedisjoner ikke alltid hadde vært skibsførere. De hadde nesten alltid stolt på flinke skippere hvad navigeringen av skutene angikk. Det fatale ved dette hadde alltid vært, at så snart de stakk i sjøen, så hadde ikke ekspedisjo* nen én leder, men to. Uten undtagelse resulterte dette i at ansvaret blev delt mellem lederen og skibs* føreren, og dette igjen i ustanselige rivninger, for* skjellige meninger og dårligere disciplin blandt de underordnede. Der blev to partier —- det ene be* stående av lederen og videnskapsmennene, det annet av skipperen og mannskapet. Jeg besluttet derfor, at jeg aldri vilde lede en ekspedisjon uten at jeg kunde undgå dette. Det eneste jeg hadde å gjøre, var da selv å skaffe mig den nødvendige dyktighetog erfaring for så siden å ta skibsførereksamen. Da kunde jeg lede min ekspedisjon både som forsker og navigatør, og derved undgå denne opdeling.

For å kunne ta skibsførereksamen måtte jeg fare flere år som matros under en dyktig skibsfører. Jeg gikk derfor i tiden 1894—96 til sjøs med seilskute. Dette gav mig ikke bare anledning til å arbeide mig frem til styrmann og forberede mig til skibsfører« eksamen, men det førte mig også op til polaregnene som jeg var så glad i, og gav mig der erfaringer som nettop vilde være til nytte for den fremtid jeg hadde valgt.

I 1897 var jeg så heldig å bli påmønstret med den Belgiske Antarktiske ekspedisjon, som skulde ned for å studere forholdene ved den magnetiske sydpol. Til tross for at jeg bare var 25 år, blev jeg utnevnt til Iste styrmann, før «Belgica» forlot Europa. Denne ekspedisjon var avgjort internasjonal. Lederen var en belgisk sjømann. Skibsføreren var en belgisk ar« tillerioffiser, som hadde tjenstgjort i den franske ma« rine, og var blitt en førsteklasses skibsfører. Selv var jeg første styrmann. Skibslægen var den senere be« rømte amerikanske polarforsker dr. Cook, av viden« skapsmennene var den ene rumener, den annen polakk. Fem av mannskapet var nordmenn, resten belgiere.

Den magnetiske sydpol ligger på det antarktiske fastland, langt syd for Australien, nede i det sydlige ishav. Imidlertid var det vår leders plan, ikke å gå via Australien, men via Kapp Horn. Om vinteren1897 nådde vi Maggelamstredet, her var det — efter breddegraden — sommer. Vi fortsatte sydover til Tierra del Fuego. I de dager kjente man lite til disse egne, så vår leder blev så betatt av de mulig* heter for nye opdagelser som bød sig frem, at vi blev liggende der i flere uker og samlet prøver og kartla, mens vi samtidig tok meteorologiske observasjoner. Med denne forsinkelse fulgte der, som det snart vil vise sig, alvorlige farer.

På vår vei videre mot syd passerte vi Syd Shet* landsøene og fikk det antarktiske fastland, som her kalles Grahams land, i sikte. Heller ikke dette var tidligere helt kartlagt, så vi tilbragte nogen tid langs kysten og kom til slutt gjennem en kanal ut i ishavet.

Vinteren nærmet sig og vi hadde langt å gå, før vi kunde rekke frem til vårt bestemmelsessted syd for Australien. Vi holdt derfor vestover, og hadde umid* delbart efter en oplevelse, som holdt på å gjøre ende på oss alle. Da jeg en dag kom på dekk for å løse av skipperen på eftermiddagsvakten, var vi midt oppe i en fryktelig storm med

slut og snefokk. Isfjell var der overalt. Skipperen pekte på et, ikke altfor langt undav i nord, og forklarte mig at han gjennem hele vakten hadde manøvrert for å holde skibet i le av fjellet. Han hadde derved skaffet oss ly for de verste vindkuler og hadde også forebygget at vi drev av fra vår kurs. Hans ordre var at jeg skulde fortsette å manøvrere på denne måte, til jeg blev avløst på førstevakten, og så overlevere den samme ordre til neste mann. Dette gjorde jeg og gav ordren til denunge belgier som overtok vakten. Da jeg tørnet inn i min køie, kunde jeg føle hvorledes skibet lå og hev sig og rullet på dønningene, som imidlertid ikke var ishavets dønninger i all sin velde, men en avdempet rulling av strømmen som satte ned på oss rundt is* fjellet. Jeg blev lullet i søvn av denne rullende bes vegelse. Tenk Dem min forbauselse, da jeg våknet om morgenen og fant at skibet lå helt rolig. Sikker på at noget usedvanlig var hendt, skyndte jeg mig i klærne og op på broen. Jeg så at vi lå i et lite bas« seng, innesluttet overalt som i en fullstendig cirkel av himmelhøie isfjell, og jeg spurte den unge bels gier hvorledes i all verden vi var kommet hit. Han svarte mig, at hvad det angikk, så hadde han ikke mere rede på det enn jeg selv. I nattemørket og den fykende snestorm hadde han ikke vært i stand til å holde isfjellet i sikte, og skibet hadde drevet uten mål og med for vinden, med den følge at det var blitt løftet op på en av ishavets mektige dønninger og satt ned gjennem en åpning mellem to fjell og inn i bass senget, hvor vi nu lå. Intet mindre enn et mirakus løst sammentreff av omstendigheter hadde reddet oss fra å bli knust til atomer mot fjellene som dannet det trange innløp, da vi kom settende på bølges ryggen.

I beste fall var vi, til tross for at vi kunde giede oss over å ha vært heldige, muligens nu ennu verre stil« let enn før. Det var vel og bra nok å ha undgått den død å bli knust mot fjellet, men nu stod vi overfor den mulighet for bestandig å være fanget i en ringav isfjell. Til alt hell lykkedes det oss dog ved å manøvrere forsiktig å komme ut igjen.

Vi var imidlertid ikke kommet langt, da den fare vi nettop var undsluppet truet oss påny i en langt ak vorligere form, som ikke skyldtes et blott og bart uhell som før, men vår mangel på erfaring i ishavs* navigering. Mens vi holdt oss langs kanten av den antarktiske ismasse på vår vei vestover, måtte vi kjempe oss gjennem en voldsom nordenstorm. Ustan* selig så det ut til at vi skulde bli blåst ned mot is* veggen i syd. En hvilken som helst navigatør, vant med ishavene, vilde instinktmessig ha brukt ethvert middel til å forsøke på å komme sig nordover og ut i åpen sjø. Det kunde også vi ha gjort. På dette tidspunkt opdaget imidlertid mine to overordnede offiserer en åpning i isen mot syd, og besluttet med stormen i ryggen å holde inn i åpningen.

De kunde ikke ha begått en større feil. Jeg så og forstod også fullt ut den fare de derved utsatte hele ekspedisjonen for, men man spurte mig ikke om min mening, og disciplinen forlangte at jeg skulde tie. Det jeg var mest engstelig for, skjedde også. Da vi var klare av stormen, var vi sannsynligvis mere enn sytti kvartmil inne i isen. En morgen vi våknet, fant vi at råken hadde lukket sig bak oss. Her lå vi fast i den antarktiske is, drivende rundt i det ukjente syd* hav, ved begynnelsen av den lange polarvinter.

Vår stilling var ennu langt farligere enn dette kan høres, fordi vi ikke var utstyrt med overvintring i de antarktiske egne for øie. Ekspedisjonens oprindeligederlig måte vilde åpne sig til en råk, så vi kunde komme ut igjen i åpen sjø.

En dag opdaget en av oss en liten råk omtrent ni hundre meter fra skibet. Vi andre festet oss ikke nærmere ved det. Men på en eller annen måte fore* kom denne lille råk dr. Cook å være et godt varsel, han erklærte som sin faste overbevisning, at isen vilde bryte op og at når åpningen kom, vilde den føre til dette basseng. Han foreslog derfor noget som til å begynne med hørtes som det rene galmannsverk, nemlig at vi skulde skjære en kanal gjennem de ni hundre meter hård is og inn i den lille råk og lede «Belgica» gjennem den, slik at skibet hvis isen brakk op øieblikkelig kunde benytte sig av dette.

Jeg sier at det så ut som galmannsverk, og det av to grunner: For det første var det eneste som vi hadde å skjære isen med nogen få fire fots sager, og noget sprengstoff. For det annet var de fleste av mannskapet ikke vant til dette arbeide, foruten at de var slappe og uttærte. Ikke desto mindre seiret dr. Cook. Dette vilde i hvert fali gi oss noget å bestille, så vi slapp å sitte og gruble over vår mulige skjebne. Alle mann blev derfor satt i sving, og arbeidet be* gynte.

Et broket mannskap var det. Da lederen var gått tilkøis av skjørbuk, hadde jeg tatt mig av mannska; pets beklædning. Jeg blev nemlig snart opmerksom på, at når jeg undtok de fire av oss, var de andre i høieste grad utilstrekkelig utstyrt til å kunne møte en antarktisk vinter. Jeg hadde derfor raspet til migRoald Amundsens fødested: Borge ved Sarpsborg. (Tegning av Øyvind Sørensen).Roald Amundsens barndomshjem i Uranienborgveien, Oslo.et omhyggelig gjemt lager av lyserøde ullteppper. Dem fikk jeg skåret til efter et mønster og sydd til løsD sittende drakter. Disse drakter viste sig å være varme nok, men da mannskapet kom op på dekk, gav de et høist merkelig og teatralsk skue.

Vi merket op kanalen og begynte å arbeide. Med sagene skar vi triangulære linjer i isen, og med litt tonitt sprengte vi stykkene løs. Vi så at isstykkene hadde en tilbøielighet til å henge fast i kantene til tross for sprengstoffet. Dr. Cook fant så på en genial måte å få dem løs på, han skar nemlig bort trianglets topp — dette hadde tilfølge at hele isstykket løsnet efter eksplosjonen.

Det blev nogen slitsomme uker mens vi holdt på med dette, men til slutt var arbeidet ferdig, og en kveld gikk vi til køis, enig om at neste morgen vilde vi taue skibet ut i råken. Tenke sig da vår redsel, da vi neste morgen våknet og så at presset av pakks isen rundt om hadde lukket kanalen, og at vi satt fast som aldri før.

Vår skuffelse blev imidlertid kort efter forvandlet til giede, idet vinden tørnet rundt og kanalen åpnet sig igjen. Vi var ikke sene om å taue skibet ut i råken.

Nu da vi lå her, forekom det oss ikke at vi var frelsen nærmere enn før. Da skjedde miraklet — nøiaktig hvad dr. Cook hadde forutsagt: Isen åpnet sig, og veien ut til sjøen gikk like gjennem den lille råk. Gleden gav oss nye krefter, og for full fart bar det mot det åpne hav.Men heller ikke nu var de farer som truet oss overs vunnet. Før vi kunde komme ut i åpen sjø, var vi nødt til å passere mellem to kjempemessige isfjell, og i flere dager blev vi holdt som i en skruestikke mellem dem. Dag som natt var vi utsatt for et volds somt gnidende press, og spetaklet av isen som ustans selig slo mot skutesiden og gikk i stykker, var til sine tider så generende, at det var vanskelig å snakke sams men. Også her frelste dr. Cooks opfinnsomhet oss. Han hadde omhyggelig lagret skinnet av de pingviner vi hadde drept, og laget nu matter av dem som blev hengt utenbords, hvor de fendret av og dempet isens støt betraktelig.

Ja, selv efter at vi var kommet ut i rum sjø, truet faren oss. Vårt kronometer hadde også vært med på alle isens støt og slag — vi var blitt rystet, som om vi hadde vært midt i et jordskjelv. Av denne grunn kunde vi ikke helt stole på de observasjoner vi tok for å bestemme lengden og bredden. Navigeringen tilbake til civilisasjonen var derfor litt usikker. Heb digvis hørtes til slutt allikevel det velkomne rop: «Land», fra utkikken i tønnen. Vi nærmet oss Mageb lamstredet.

Her møtte en ny vanskelighet oss. Hvor var stre* det? I de dager var ikke de utallige bukter og øer her så godt kartlagt som nu, og da vi jo heller ikke var sikker på hvilken lengde og bredde vi befant oss på, visste vi ikke nøiaktig hvor i dette strøk vi var. Det varte ikke lenge før vi fikk kjenning av Church Island, på grunn av dens slående likhet meden kirke. Jeg skal ikke i detalj beskrive alle de vans skeligheter vi møtte, mens vi prøvet på å finne veien ut av dette strede. Vi søkte tilflukt i le av Chruch Island hvor vi med ankrene drivende ute holdt på å gå i land på den nærmeste ø. Underveis rundt kysten kom vi inn i et sund, som senere viste sig å ende blindt, og en vestenstorm vilde sikkert her h ; drevet oss i land, hadde vi ikke i tide opdaget vår feiltagelse, stått rundt et skjær hvor det brøt stygt, bare nogen tommer av, og inn i det virkelige strede. Til slutt kom vi efter en slitsom tur tilbake til Europa i 1899, to år efter at vi var reist ut.

Året efter tok jeg skibsførereksamen og begynte nu å treffe avgjørende forberedelser til min egen ekspedisjon. Dr. Fridthjof Nansen, hvis dristige fer« der over Grønland og med «Fram» hadde gjort ham til mine guttedagers helt, var «the grand old man» i arktisk forskning. Jeg visste at et opmuntrende ord fra ham vilde være ubetalelig for mig hvad det an* gikk å få støtte for min plan, mens på den annen side et advarende ord vilde være ødeleggende. Jeg opsøkte ham derfor og forela ham mine planer og håp, og bad om hans godkjennelse. Denne gav han mig, og gikk ennu videre — han tilbød sig å anbe* fale mig til de folks velvilje som kunde hjelpe mig.

Meget opmuntret av denne samtale, besluttet jeg å studere den jordmagnetiske videnskap og de metoder hvorefter magnetiske observasjoner tas. Min ekspe* disjon skulde også ha et videnskapelig mål ved siden av selve forskningen. Ellers vilde jeg ikke bli tattalvorlig, og vilde heller ikke kunne regne med å få nogen støtte. Jeg skrev til direktøren for det britiske observatorium i Kew og bad om tillatelse til å studere der. Direktøren imøtekom ikke min anmodning.

Jeg henvendte mig nu til underdirektøren for det meteorologiske institutt i Oslo, Aksel S. Steen. Av ham fikk jeg et introduksjonskort til direktøren for Deutsche Seewarte i Hamburg. Bevebnet med dette drog jeg til den store havneby, hvor jeg leiet et værelse i et av byens billige strøk.

Mine utsikter til å bli mottatt hos den fremragende Geheimrath George von Neumayer var, for å si det like frem, ikke meget lyse. Han kjente mig ikke, og jeg var til og med en fullstendig fremmed uten noget kjent navn. Men jeg var fortvilet og måtte bruke fortvilete midler. Med bankende hjerte fremstillet jeg mig på hans forkontor, og sendte inn mitt intro* duksjonskort. Et øieblikk efter blev jeg til min store giede vist inn til ham. Jeg så en mann på antagelig sytti år, som med sitt hvite hår, sitt vennlige, glatt* rakete ansikt og sine milde øine, i høieste grad min* net om den berømte musiker Franz Liszt. Han hil* ste elskverdig på mig og spurte hvad jeg ønsket. Jeg forklarte ham ivrig, at jeg ønsket å utdanne mig, så jeg kunde bli uavhengig som polarforsker, at jeg hadde to års erfaring fra en antarktisk ekspedisjon, og at jeg måtte lære å ta magnetiske observasjoner, skulde jeg kunne skaffe mig videnskapelige data til bevis for hvad jeg hadde utrettet. Den gamle herre hørte vennlig på mig og sa så til slutt: «Unge mann,De har mere på hjertet enn dette. Forteil mig hvad det er?»

Jeg fortalte ham min ærgjerrige drøm om at være den første som erobret Nordvestpassasjen. Allikes vel var han ikke fornøid. «Å,» sa han, «det er ennu mere.» Da fortalte jeg, at jeg ønsket å ta avgjørende observasjoner for å bestemme den magnetiske nords pols beliggenhet. Efter å ha hørt dette, reiste han sig ivrig, kom helt bort til mig og omfavnet mig varmt. «Unge mann,» sa han, «hvis De gjør det, vil De være menneskehetens velgjører i kommende århundrer. Det er det store eventyr.»

Hans elskverdighet i de kommende måneder nesten overveldet mig. Som ungkar og rik mann spiste han i et utmerket hotell i byen, og ofte forlangte han at jeg skulde spise middag med ham der. For mig var dette hotell som et slott. Spisesalen var et eventyrs land av herlige ting, og menyen en lukullisk fest. Men hvad mere var, den gamle geheimrath pleide å innby mig til de middager han holdt for tilreisende videns skapsmenn, derved gav han mig ikke alene et måltid jeg satte pris på, men gav mig også den oplevelse som det er å treffe store tenkere og alvorlige handlingens menn. Jeg vil alltid være den vennlige gamle sjel taknemlig, fordi han gav mig nytt mot og hjalp mig. Jeg søkte også å vise min takknemlighet for hans ins teresse for mig ved hver morgen å være den første på pletten i observatoriet, og den siste til å forlate det om kvelden. Jeg fortsatte mine studier med utrettelig iver og på få måneder hadde jeg fåttpraktisk kjennskap til måten å ta observasjo« nene på.

Da jeg var ferdig i Hamburg, skaffet han mig ved sine glimrende forbindelser inn på observatoriene i Wilhelmshaven og Potsdam.

I 1900 kjøpte jeg det fartøi jeg skulde bruke på min første ekspedisjon — «Gjøa». Det var en liten jakt fra Nordnorge. Hun var på 47 tonn og like gammel som mrj,, selv. Den følgende sommer lå jeg med mitt dyrebare skib ute i Nordatlanteren mellem Norge og Grønland, optatt med oceanografiske undersøkel« ser. Jeg visste at dr. Nansen ønsket data for eget bruk, og jeg var bestemt på å skaffe ham dem, som et bevis på min takknemlighet. Han var meget for* nøid, da jeg kom tilbake om høsten og gav ham disse.

Vinteren og våren (1902—1903) tilbragte jeg med febrilske forberedelser til min store ekspedisjon: Nordvestpassasjen. Jeg beleiret alle for å få penger — de store videnskapsselskaper så vel som privat« menn. Tiden ellers brukte jeg til å velge ut og kjøpe utstyr.

Fortvilelsen holdt ofte på å overmanne mig, fordi det til tross for alt ikke var mulig å skaffe mynt nok. Nogen av mine mere utålmodige kreditorer begynte å presse på for å få sine penger. Til slutt om morge« nen den 16de juni 1903 stod jeg overfor et avgjø« rende vendepunkt. Den mest pågående av dem forlangte rasende sine penger

innen fire og tyve timer, idet han truet med, at om han ikke fikkdem vilde han beslaglegge skibet og få mig arrestert for bedrageri. Faren for at mine arbeidsår skulde ha flytt forgjeves, syntes overhengende. Jeg blev des« perat, og besluttet å forsøke en desperat utvei. Jeg sendte bud efter mine seks omhyggelig utvalgte ka« merater, forklarte dem min stilling, og spurte om de var enige i min måte å gå frem på. De gav begeistret sitt samtykke. Ved midnattstid den 16de juni drog derfor de syv sammensvorne i høljende regnvær ned til kaien, hvor «Gjøa» lå fortøiet, gikk ombord, kastet loss og stod ut sydover mot Skagerak og Nordsjøen. Da det lysnet av dag over vår fryktelige kreditor, var vi i sikkerhet ute i åpen sjø, syv så glade pirater som vel nogensinne har ført det sorte flagg, mens vi stevnet ut på en tur, som skulde komme til å ta oss tre år, og under hvilken vi — ifølge skjebnens be= stemmelse — skulde fuliføre et foretagende, som de forskere der var foran oss, forgjeves hadde prøvet på i over fire århundrer. Men dette vil bli gjenstand for en ny beretning i et annet kapitel.

TREDJE KAPITEL

## NORDVESTPASSASJENS EROBRING

Endelig! Det store eventyr som jeg arbeidet for hele mitt liv, var blitt til virkelighet. Nordvestpassa* sjen — det forlokkende mysterium for de forbigangne tiders navigatører — skulde bli vår.

Vi gikk først innom Godhavn på Disco^øen på Grønlands vestkyst. Her tok vi ombord tyve hun= der, som Det Kongelige Danske Grønlandske Hans delskompani hadde skaffet oss. På vår vei videre mot nord kom vi til Dalrymple Rock, et fordums møtested for den skotske hvalfangerflåte. Vi hadde truffet avtale med det skotske hvalfangerselskap om å få brenseloje her, og likeledes proviant, så vi kunde komplettere hvad vi hadde brukt på turen over Atlanterhavet.

Nu høres en tur fra Godhavn til Dalrymple Rock enkel nok, men mellem disse to steder ligger Melvilles bukten, søm er et meget vanskelig farvann å ta sig frem i. Drivis og storm vanskeliggjorde opgaven. Men til slutt rundet vi efter store vanskeligheter Kapp York, kom inn til Dalrymple Rock, fikk våre forsyninger og fortsatte vestover.Jeg er sikker på, at ishavet sjelden har sett et slikt syn som oss. «Gjøa» var 72 fot lang og 11 fot bred, og grunntgående. Vi hadde naturligvis bare en mast, så vi hadde bare et storseil og nogen få staggseil. Dessuten hadde vi en god hjelpemotor, til tross for at disse motorene den gang var så usikre, at da den blev innstallert, hadde vi vært gjenstand for alvors lig kritikk på grunn av den risiko vi løp med hensyn til brandfare og eksplosjon.

Hvad det ytre angikk var der ikke noget særlig nytt i vårt utseende. Men for en last! For det første hadde vi tatt hensyn til hver kvadrattomme i rum; met, og våre kasser var beregnet efter dette, så da vi fikk alle på plass, var der ikke en kvadrattomme som ikke var benyttet. Denne last tvang «Gjøa» nesten helt ned i vannet. Men da der ikke var plass i rummet til alt det vi måtte ha med, var også hele dekket stuet fullt av kasser, som stod ovenpå hverandre, så da vi kom ut i ishavet, lignet vi mest av alt et flytende flyttelass.

Vårt utseende brød vi oss ikke om. Dertil var vi altfor glad over å være underveis, forsynt med alt vi trengte til en reise på flere år. Vår første stasjon var Beechey;øen, som ligger nord for North Sommerset; øen. Her tok vi en serie omhyggelige magnetiske observasjoner for å finne ut i hvilken retning den magnetiske pol lå. Resultatet av observasjonene syntes å peke på vestkysten av Boothia Felix. Da vi hadde bragt dette på det rene, gikk vi inn i Peel; stredet. Vi var nu rukket frem til det sydligste punktnogen tidligere ekspedisjon hadde vært på, nemlig den siste før oss, Sir Allan Yong med «Pandora» i 1875.

Her hadde vi tre oplevelser, som hver især truet med å gjøre ende på oss for bestandig. Den første skyldtes havbunnens eiendommelige formasjon i dette strøk. Vi hadde ingen karter å seile efter, så vi måtte ustanselig ty til loddskudd. På den ene siden av vårt lille fartøi gav loddet oss en forbarn sende dybde, mens vi på den andre siden kunde se forrevne skjær i overflaten. Efter å ha famlet oss gjennem dette forræderiske strede (naturligvis var disse farvann ikke kartlagt dengang), var vi så uhel? dig å støte på et undervannsskjær. Det så en tid ut som om vi var ferdig, da en storm fra nord satte inn, men til vårt hell løftet en umådelig bølge oss i været og kastet

oss helt over skjæret. Vår giede over å være kommet av grunn var kortvarig, for rorman? nen sang plutselig ut til mig, som var oppe i utkiks? tønnen, at roret ikke vilde lystre, når han tørnet rat? tet. En hastig undersøkelse bragte for dagen at ro? ret, idet vi gled over skjæret, hadde fått et slag ne? denfra så kraftig, at det blev drevet opover og skjøv metalltappene oppe og nede ut av de beslag de lå i. Tappene hvilte nu på kanten av beslagene istedenfor nede i dem. Hvis roret nu blev trykket tilbake eller til siden, vilde de falle helt ut, og vi vilde være uten ror i isen. Men til vår store lettelse falt tappene nogen øieblikke efter tilbake og ned i beslagene, så roret igjen lystret rattet, og vi var i sikkerhet — mensandelig var det ikke meget om å gjøre dengang. At vi slapp heldig annen gang var resultatet av et treff og var blott og bart et hell. Det lille maskinrum hvor motoren stod, var fullt av oljetanker, som så vidt lev* net maskinisten manøvreplass. En morgen kom mas skinisten til mig og gjorde opmerksom på at en av tankene lekket litt — ikke noget alvorlig, men hvis lekken ikke blev stoppet, vilde rummet litt efter litt bli gjennemtrukket med olje, og gassen kunde bli farlig. Jeg så på det og gav ham beskjed om å pumpe innholdet av den lekke tank over i en annen. Heb digvis gjorde han dette med det samme. Om kvels den lå vi til ankers ved en liten ø. Mens jeg holdt på å gå til køis, hørte jeg det uhyggelige rop: «Brand.» Alle mann fløi på dekk. Svære flammer slo op av maskinrummet, og da vi så ned, var rummet et enes ste flammehav. Det eneste vi kunde gjøre, var å pøse vann på, og litt efter gav da branden sig. Ved nærmere undersøkelse kom det for dagen at metalls kranen på den tomme tank var brukket av i kampens hete under slukningsarbeidet. Hadde ikke maskinis sten efterkommet min ordre så hurtig som han gjorde, vilde innholdet av tanken være sprøitet ut i varmen. Resultatet vilde ha vært en eksplosjon, som vilde gjort ende på oss alle.

Det tredje tilfelle var under en voldsom vestens storm som blåste usvekket i fire døgn. Til tross for ankere og maskin så det ikke ut til annet enn at vi måtte drive i land på Boothia. Så sikkert trodde jeg dette, at jeg manøvrerte «Gjøa» slik, at vi kom til åligge rett ut for den delen av stranden som syntes gunstigst. Hvis da alting klikket, vilde vi bli drevet med full fart og baugen først op på stranden. På den måten vilde vi muligens undgå å bli knust, og vi vilde da også være best stillet, når vi senere skulde prøve å trekke skibet av igjen. Men da stormen heldigvis la sig den fjerde dag, var vi fremdeles i stand til å holde stillingen, og slapp unda med uskadd skib.

Det var nu den 9de september, og polarnatten be* gynte å sette inn. Jeg visste vi måtte finne et sted, hvor vi kunde overvintre. Under krysning i Rae* stredet kom vi til sydkysten av Kong Williams land. Her fant vi den vakreste og luneste lille bukt som et sjømannshjerte kunde ønske sig. Omkranset som den var av små åser, vilde den yde oss glimrende ly for stormene. Intet kunde være mere ideelt for oss, så vi var ikke sene med å bringe «Gjøa» inn der. Vi traff da nu våre forberedelser for en overvintring i Gjøa havn.

Snart var alle våre kasser iland og pakket ut. Disse var en viktig del av vårt utstyr, og var også resul* tatet av en omhyggelig omtanke. De var laget av bord av utvalgte tresorter som alle sammen var like store og spikret sammen med kobberspiker. Dengang var ikke kobber så dyrt som nu, men allikevel var det en kostbar måte å lage kassene på. Hensikten var imidlertid, at de ikke skulde være magnetiske, så vi kunde bruke dem til byggematerialer for våre obs servatorier. Jernspiker vilde ha virket på de magne* tiske nåler.Jeg har glemt å nevne, at vi fra Tyskland hadde kjøpt et sett av de mest moderne presisjonsinstru* menter til våre observasjoner. Disse instrumenter blev drevet av en urmekanisme og var selvregistres rende. På nålen var anbragt et lite speil, som refleks terte lyset fra en lampe bort på en med fotografisk papir dekket trommel, som ved hjelp av urverket dreiet sig rundt én gang i løpet av et døgn. Våre obs servatorier måtte derfor ikke bare være umagnetiske, men også uimottagelige for lys. Dette gjorde ops finnsomhet ved bygningen nødvendig, men vi greidde det fint.

Vi hadde til og med tatt med oss marmorplater, for at vi kunde montere våre instrumenter med fulis stendig nøiaktighet. Platene blev omhyggelig ans bragt på fast grunn i observatoriene, og der blev grøftet omkring dem for at vannet under sommerens tøvær hurtig kunde ledes bort, så vi derved undgikk at grunnlaget blev undergravet og instrumentenes stilling forandret.

Efter at vi var ferdig med observatoriene og hadde fått instrumentene på plass, bygget vi huser til våre hunder. Da alt var i orden, kunde vi ikke hatt det lunere og bedre selv under civiliserte forhold. Vårt hjem var godt og

varmt og stod for alislags vær, dessuten hadde vi alle de behageligheter vi trengte.

Vår neste opgave var å skaffe et forråd av ferskt kjøtt. To og to drog vi ut på jakt efter ren, og snart hadde vi lagret hundre skrotter.

En dag mens to av mine kamerater og jeg stod pådekk, utbrøt plutselig den ene av dem: «Der er en ren.» Han pekte på en liten sort flekk på en av ås* ryggene. Den andre som hadde de beste øine, så skarpt på flekken et øieblikk, snudde sig så til sin kamerat og sa: «Den renen går på to.» Det var også riktig nok. En nærmere undersøkelse bekreftet Hans kvikke opfatning av at dette ikke var nogen ren, men en eskimo. Nogen flere «ren på to» sluttet sig til den første, inntil ialt fem stykker stod i silhouett mot himlen. Alle kom så samlet mot oss. Jeg sendte mine to kamerater ned efter sine rifler og så gikk vi tre ut for å møte dem. Jeg var i spissen, og bak mig kom min lille «hær» på to mann. Da eskimoene kom nærmere, så vi at de var bevebnet med bue og piler.

Dette så ut til å kunne bli en kilden situasjon. Det var oss umulig å vite enten deres hensikter var venns lige eller fiendtlige. De var virkelig utstyrt som til krig, men det var ikke noget annet å gjøre enn å møte dem ansikt til ansikt. De to avdelinger fortsatte, inns til de var femten skritt fra hverandre, og gjorde så holdt. Jeg vendte mig mot min «hær» og bad den demonstrativt kaste fra sig sine geværer. Så snudde jeg mig mot eskimoene. Da deres fører så denne fres dens demonstrasjon, gjentok han den, idet han snudde sig mot sine kamerater og gav en ordre. De adlød og kastet fra sig sine buer og piler. Jeg var ubes vebnet og gikk nu mot dem. Eskimoføreren kom også frem alene.

Det er merkelig hvor nøiaktig to mennesker hvis hele tidligere livsførsel har ligget i to så vidt forsskjellige plan, kan gjøre sig forståelig for hverandre, selv om den ene ikke sier et ord, som den andre skjønner. Ansiktsuttrykk, nikk eller rysten på ho* det, fakter og stemmenuanser, gir meninger med fors bausende tydelighet. Ved disse virkemidler fikk jeg da også hurtig overbevist eskimoen om at jeg ønsket å være hans venn, et ønske han gjengjeldte. Snart var vi alle sammen venner, og jeg inviterte eskimoene ombord.

Dette var et virkelig spennende øieblikk i disse arme innfødtes liv. Ingen av dem hadde nogensinne før sett en hvit mann, allikevel eksisterte historien om den hvite mann i stammens overleveringer. For to og sytti år siden hadde deres bestefedre møtt Sir James Clark Ross nesten på selvsamme sted. De hadde vært betatt av synet av englenderne og var blitt imponert av deres enestående utstyr. For eskh moer som aldri før hadde eid et verktøi, et våben av metall, eller et trestykke så stort som en hånd (drivved fins ikke i disse egne), måtte den hvite manns kniver, økser, rifler og sieder være de reneste åpenbaringer. Efter et kort ophold var Sir James og hans menn dradd bort, og senere så disse eskimoer ingen hvit mann, men selvfølgelig var disse vidunder^ lige hvite menns besøk emne for mangen kveldsprat for deres barn og og barnebarn. Vår tilsynekomst gjorde muligens derfor et ennu sterkere inntrykk på våre gjester, fordi det for dem så ut som om et mira« kel hadde gjentatt sig bare for deres skyld.

Vi ønsket dem velkommen ombord, viste dem vårtvidunderlige utstyr og behandlet dem med den stør; ste hensynsfullhet. De spurte om de kunde få lov til å komme med hele stammen og slå sig ned om; kring oss. Dette gav vi vår tillatelse til, og det varte ikke lenge, før femti eskimohytter skjøt i været om; kring vår leir. Ialt kom der to hundre menn, kvin; ner og barn.

Dette var noget som måtte giede en antropologs og etnografs sjel. Vi hadde nettop håpet på noget slikt da ekspedisjonen blev planlagt, og hadde i den hen; sikt kjøpt mange småting som egnet sig for tuskhan; del. Jeg begynte å samle et fullt sett utstillingsma; teriale for museene, som kunde illustrere eskimoenes liv. Før jeg var ferdig, hadde jeg flere slike sett, som nu er utstillet i norske museer. Jeg fikk prøver av praktisk talt alt hvad disse eskimoer eide, fra klær som blev brukt av begge kjønn, til prøver av alle slags koke; og jaktredskaper. Nogen nesten utrolig billige byttekjøp er blandt annet med i disse samlinger. For eksempel fikk jeg for en tom blikkboks to komplette kvinnedrakter. For mig var det vidunderlig å se den kunstneriske smak og vakre utførelse i disse klær. Kvinnene er meget flinke til å skjære ut de hvite og sorte deler av renens skinn, for så å arbeide dem i vakre former og sette dem sammen i eiendommelige mønstre. Deres perlebånd, laget av deler av tørrede rensdyrben og tenner, viste også dyktighet og smak.

Min interesse var likeledes stor for alle de forskjel; lige redskaper som disse mennesker benyttet. Deres dyktighet til å ta ut benene av nylig drepte dyr mensRoald Amundsen efter hjemkomsten fra «Belgica»-ekspedisjonen. «Belgica» i isen.de ennu var friske og strekke og vri dem til en pas« sende lengde eller form, slik at de siden kunde bli til spydspisser, nåler eller andre bruksgjenstande, var for mig et fengslende eksempel på menneskelig snille.

En annen handel jeg gjorde var å bytte en grov synål om med fire av de vakreste hvitrevskinn jeg nogensinne har sett i all den tid jeg har vært heroppe. Nogen av disse byttehandler kan muligens se urett* ferdige ut, men det var ikke tilfelle. Eskimoen byttet bort av sin overflødighet og fikk igjen ting av våre be* holdninger, som for ham var av lignende verd. En god jaktkniv av svensk stål kunde være langt mere verdifull for en eskimojeger enn et dusin vakre skinn, som han ikke hadde nogen øieblikkelig bruk for, og som han letvint kunde få igjen.

På denne måte fikk eskimoene i de to år vi lå der, alt hvad de hadde bruk for, og vi på vår side fikk en fullstendig samling av deres arbeider. Det var et glimrende eksempel på en god forretning, som begge parter tjente på.

Så snart som eskimoene hadde slått sig ned om* kring oss blev jeg stillet overfor en situasjon, som enhver leder av ekspedisjoner der bringer innfødte og hvite sammen, må møte. For alle naturmennesker har den hvite mann noget av en guds egenskaper. Hans dødbringende mystiske våben, hans midler til å skaffe øieblikkelig lys og varme, hans rike utstyr og forskjellige proviant, forekommer disse uoplyste hjerner som utsprunget fra en gud. Denne overtro*iske redsel er den opdagelsesreisendes sikreste vem. Så lenge den varer, kan f. eks. en mann som jeg med 6 kamerater være sikre blandt 200 eskimoer.

Men en ting, sikrere enn alt annet, kan ødelegge denne høie posisjon. Den hvite mann kan gjerne være brutal mot den innfødte, og allikevel beholde respekten, for rå kraft er i deres øine en høiere egens skap. Men i samme øieblikk som den hvite mann gir efter for sine lavere instinkter, og tar sig friheter overfor de innfødtes kvinner, synker han ned på det ordinære menneskes nivå og utleverer sig til deres barmhjertighet. Jeg benyttet derfor den allerførste anledning til en ytterst alvorlig samtale med mine kamerater, og advarte dem mot å gi efter for den slags fristelser.

Da vi drog bort, gav vi eskimoene mange ting vi ikke lenger hadde bruk for. Den kosteligste gave de fikk var i deres øine treet våre huser og observatorier var bygd av. De eiet ikke en eneste flis, så denne gave betydde for dem et rikelig materialforråd til å forarbeide sleder, spydskafter og andre uundværlige ting av.

Mengden av de videnskapelige data som vi hadde med oss hjem, var enormt. Så utstrakte og fullsten* dige var våre magnetiske observasjoner, at de viden* skapsmenn som vi gav dem til ved vår tilbakekomst i 1906, har holdt på i nesten 20 år med å bearbeide dem, idet de først ifjor avsluttet de beregninger som var basert på disse data. Aldri nogensinne tidligere har videnskapen fått tilnærmelsesvis så fullstendige ob*servasjoner av fenomenene ved den nord«magneti« ske pol.

Men den resterende del av Nordvestpassasjen var ennu foran oss. Vi forlot vårt vinterkvarter den 13de august 1905, og satte seil gjennem Simpson«stredet. Meget av kysten her har vært kartlagt av tidligere forskere, som kom over land fra Hudsombuk :en, men aldri før hadde noget fartøi vært i disse farvann og loddet dem op. Hvis de hadde, vilde vi hatt makelige dager. Av og til syntes vi å skulle bli tvunget til å gjøre vendereis på grunn av den ringe dybde i disse krokete sund. Dag ut og dag inn, i tre uker — de lengste uker i mitt liv — snek vi oss avsted mens vi loddet oss frem og forsøkte snart her, snart der, ja overalt å lure oss inn i et sund, som kunde føre oss uskadd igjennem til de kjente farvann i vest. En« gang hadde vi i Simpsomstredet en tomme vann un« der kjølen!

Mens vi holdt på med disse avsluttende arbeider og anstrengelser for å nå vårt mål, kunde jeg hverken sove eller spise. Maten satte sig simpelthen fast i halsen. Hver nerve stod spent til det ytterste. Jeg måtte jo i tide være opmerksom på enhver fare og enhver feide som vi kunde komme til å gå i. Det skulde lykkes oss.

«En seiler, en seiler!»

Det var lykkes oss! For et betagende syn det var — de fjerne konturer av en hvalfangst«skute i vest! Det betydde at det var slutt på de lange år i arbeide og håp, for den skuten var kommet fra San Franciscogjennem Beringsstredet og langs Alaskas nordkyst, og hvor dens runde skrog kunde flyte, der kunde også vi flyte, så all tvil om hvorvidt vi skulde klare Nord» vestpassasjen eller ikke nu var slutt. Seiren var vår!

Min overspente sinnstilstand, som nu hadde vart i tre uker, var over med det samme, og da den for« svant, kom appetitten tilbake. Jeg blev nesten vill. I riggen hadde vi hengende flere renskrotter, d'sse gikk jeg nu løs på med kniven i hånden. Rasende skar jeg stykke for stykke av det rå kjøtt og slukte det i skiver og klumper, helt til jeg lik et utsultet dyr ikke orket mere. Sulten krevet dette barbariske fråt* seri, men maven nektet det. Jeg måtte «ofre». Men sulten vilde ikke gi sig, og påny spiste jeg mig mett på rått halvfrosset kjøtt. Denne gang gikk det bedre, snart var jeg restituert og følte et rolig velbefindende, slik som jeg ikke hadde følt på de nettop overståtte tre forferdelige uker. Disse hadde satt sitt stempel på mig slik at min alder blev anslått til mellem 59 og 75 år, til tross for at jeg bare var 33.

Hvalfangeren var «Charles Hansson» av San Frans cisco, og dagen vi fikk henne i sikte, var 26de august 1905.

Efter å ha avlagt et besøk hos skipperen, stod vi videre vestover for å fullføre turen. Lite tenkte vi da, at det skulde komme til å ta oss ennu et år å gjøre denne enkle slutt på den. Isen satte mere og mere sammen, slik at før uken var omme stoppet vi helt op tvers av King Point på Kanadas nordkyst.

Det blev snart innlysende, at vi måtte overvintreher. Polarnatten var begynt, og isen gjorde det umu< lig å trenge videre frem. Vi valgte oss derfor det gunstigst mulige sted vi kunde rekke, og efter å ha fortøiet skibet bak et strandet isflak, begynte vi på forberedelsene til ennu en vinter heroppe. Kort tid efter hadde vi alt i orden. Vår fremgang da hadde vært så liten, at vi bare lå nogen få mil fra hvalfan* gerne, som naturligvis også lå innefrosset for vinteren ved Herschebøen. Vi skulde ikke komme til å mangle seiskap. Det kom oss snart for øre, at vi ikke bare var velkomne som naboer. En av hvalskipperne hadde til og med klaget over at vi bare betydde «syv munner mere å mette». Før vinteren var til ende, fikk både han og de øvrige øinene op for at vi var langt bedre utstyrt med proviant enn de. Vi bad dem aldri om noget, tvertimot sendte vi dem i løpet av vinteren to tonn hvetemel, som de ikke hadde mere igjen av.

På King Point lå hvalfangeren «Bonanza» strandet, hun var blitt skjøvet i land av isen i løpet av som* meren. Sammen med hennes skipper hadde jeg en oplevelse jeg i det efterfølgende skal fortelle om. Han var særdeles ivrig efter å komme tilbake over land til San Francisco for å få utrustet et nytt fartøi og komme op nordpå den følgende vår — ellers vilde han gå glipp av en fangstsesong.

Jeg for min del brente efter å komme i forbindelse med en telegrafstasjon, så jeg kunde få meddelt ver* den at vi var kommet heldig igjennem Nordvestpas* sasjen. Den nærmeste telegrafstasjon var ca. 700kilometer unda, langt på den annen side av en fjells kjede på 9000 fot, denne strekning måtte tilbakelegges i de korte dager på denne årstid. Ikke desto mindre var vi begge så ivrige, at vi besluttet å gjøre turen.

Selv var jeg ikke engstelig for den, men jeg hadde store betenkeligheter ved at gjøre den sammen med kaptein Mogg på «Bonanza». Først og fremst hadde han penger og jeg ingen, så han vilde være lederen. Som s? :en lå an, var jeg overbevist om at han var langt mindre kompetent enn jeg til en slik tur. For det annet var kaptein Mogg liten og tykk så det var ingen mulighet for at han kunde løpe ved siden av sieden, men snarere aldeles sikkert at han måtte sitte på den og bli dradd av hundespannet.

Allikevel var jeg så ivrig efter å gjøre turen, at jeg ikke vilde la anledningen gå fra mig. Men mitt hjerte sank, da vi begynte å diskutere hvad slags proviant vi skulde ta med. Ombord i «Gjøa» hadde jeg en hel del kasser med pemmikan i blikkbokser, den ideelle proviant for en hvilken som helst lang vintertur, fordi pemmikanen som består av like deler fett og tørret kjøtt, er den mest konsentrerte form for tilstrekkelig næring som nogensinne er opfunnet til bruk i et koldt klima. Men da jeg foreslo for kaptein Mogg at vi skulde ta med disse bokser som vårt hovednærings* middel, avslo han det foraktelig, idet han fremholdt at det ikke engang var godt nok som hundemat. Flans forslag som jeg var tvunget til å gå med på, var at vi skulde ta med en masse sekker med kokte

og frosne bønner. Selv uten hensyn til deres lille næ*ringsverdi i forhold til den plass de optok, så kan selv den mest usakkyndige forstå, hvor stor og unødvens dig vannvekt der var i disse bønner, som vi hadde å dra på mil efter mil gjennem sneen. Det var imidler= tid ikke noget å gjøre ved, og utstyrt på denne måte hvad proviantering angår, drog vi avgårde fra Hers schehøen den 24de oktober 1905.

Vi hadde to sieder og tolv hunder, som tilhørte vår fører Jim. Hans kone Kappa var vår lille ekspedis sjons fjerde medlem.

Vår kurs gikk op Herschebelven over de 9 000 fot høie fjell og nedover skråningene mot syd til Yukons elven, hvor vi traff på den første handelsstasjon ved Fort Yukon.

Jim løp foran det ene hundespann for å lage vei i sneen, jeg foran det annet. Jeg var ikke særlig trenet da vi startet, på grunn av de mange uker ombord i «Gjøa», men efter den første uke var jeg i orden igjen, så vi gjorde letvint fra 30 til 40 kilometer om dagen gjennem tung sne. Dette var ikke så verst, men den utilstrekkelige kveldsmat svekket oss alle, undtagen kaptein Mogg. Han gjorde naturligvis ikke noget arbeide om dagen, for da bare satt han på en av sledene. For oss andre tre var imidlertid den lille rasjon på en neve kokte bønner helt utilstrekkelig til å erstatte den muskelpåkjenning vi hadde om das gen. Vi blev tynnere og mere og mere uttæret for hver mil.

Vi forlot Jim og Kappa ved Fort Yukon, og kaptein Mogg og jeg fortsatte ned Yukon med et hundespann,han satt fremdeles på og jeg løp fremdeles i spissen. Herfra var ikke vår reise noget farlig, da de såkalte «Road Houses», som er små tømmerhytter hvor man får «kost og losji for reisende», her er bygd med et mellemrum som svarer til en halv dagsreise, og den frosne elv viste oss veien. Men kaptein Mogg var så ivrig efter å komme frem så fort som mulig, at han insisterte på, at vi ikke skulde ha nogen formiddags» rast, men holde det gående i et kjør fra frokost til middag. Jeg protesterte så kraftig jeg kunde, og minnet ham om forskjellen mellem de anstrengelser han og jeg hadde, samt om mi tt større behov for næring. Kapteinen nektet rasende å ta hensyn til mine protester og pekte på, at da han var ekspedisjo» nens leder, og hvad der var ennu viktigere, hadde pengene, så skulde hans ordre efterkommes. Jeg sa ikke noget til det, men begynte å lure på hvorledes jeg skulde få gjort mig gjeldende. Neste morgen drog vi avgårde i tindrende solskinn gjennem dyp sne. Jeg ledet, inntil vi var nøiaktig midt mellem den tømmerhytte vi hadde forlatt og den vi skulde komme til ved middagstid. Der stoppet jeg hundene og med» delte kaptein Mogg, at han kunde fortsette alene her» fra — jeg vilde gå tilbake til hytten vi kom fra. Hunde» spannet, sleden og alt utstyret forøvrig var hans, og selvfølgelig vilde jeg la ham beholde det. Der var ingen grunn til at han ikke skulde kunde fortsette alene.

Kapteinen blev målløs og dødsens redd. Han frem» holdt meget ynkelig, at han vilde dø i ødemarken,hvis jeg forlot ham, da han ikke var hundekjører og dessuten var fysisk uskikket til å gå, for ikke å snakke om at han var fullstendig ubekjent med det å kunne ta sig frem her oppe. «Sant nok,» svarte jeg, «men det biir Deres sak. Det er ikke mulig for mig å fort« sette turen medmindre jeg får tre måltider om dagen, cg slike at de alle tre svarer til hvad jeg trenger. Den eneste betingelse for at jeg fortsetter, er at De sørger for at jeg får tilstrekkelig mat.»

Han kunde ikke fort nok få gitt sitt samtykke, så redd var han for at jeg muligens vilde forandre selv dette rimelige krav, og overlate ham til sin skjebne. Efter å ha fått hans forsikring om, at jeg vilde få et ordentlig måltid tre ganger om dagen — fortsatte vi. Vi nådde Fort Egbert den 5te desember 1905. Jeg erindrer at termometret den dag viste -j-50 celsius. Fort Egbert er den amerikanske armés ytterste for* post mot nord, og her ender også den militære tele« graflinje. Jeg blev mottatt med smigrende begeistring av sjefen for stasjonen, som overøste mig med gratu« las joner og innbydelser til å bli en tid hos ham som hans gjest. Dette syntes jeg ikke jeg kunde ta imot. Derimot mottok jeg med dyp takknemlighet hans til« bud om å få mine telegrammer avgårde. Jeg skrev omkring 1 000 ord, som øieblikkelig blev ekspedert. Ved et merkelig treff av omstendigheter var de ikke før blitt sendt, før kulden forårsaket linjebrudd et eller annet sted, så først en uke efter, da linjen var i orden igjen, fikk jeg bekreftet at mine telegrammer var kommet frem. Selvfølgelig fikk jeg mange gratu«lasjonstelegrammer. Jeg vekslet også endel forrets ningstelegrammer med min bror i Oslo, som bestyrte mine forretninger.

I februar 1906 forlot jeg Fort Egbert og tok veien tilbake forbi handelsstasjonene. Jeg forenet mig på ny med Jim

og Kappa og tiltrådte sammen med dem tilbaketuren til «Gjøa». Denne gang passet vi på å få mere fornuftig og passende proviant, så for oss tre, vant som vi var til å reise her oppe, var tilbake* turen den reneste lysttur.

En morgen like efter at vi hadde rukket Porcupine* elven på vår vei nordover, pekte plutselig Jim for* over med et forbauset rop. Hans skarpe øine hadde opdaget en svart flekk, som beveget sig på sneen. En stund efter så også jeg den. En times tid senere møtte vi en enslig mann med ansiktet svertet av røk. Uten engang en hund til å følge sig, trakk han selv sin siede. Det var postføreren Mr. Darell, som bragte posten fra Mackenzieælvens munning til handelssta* sjonene på den annen side av fjellene. Jeg vilde ikke tro mine egne øine. Her var en mann — milevidt fra det nærmeste menneskelige vesen, uten en sjel til å hjelpe sig, hvis han skulde bli syk eller forulykke — som med godt humør trasket i den arktiske vinter tvers gjennem denne iskolde ødemark, uten å ofre en tanke på den bedrift han utførte.

Jeg var aldeles fortapt av beundring for denne mo* dige og hjertelige skotte. Vi blev beste venner med det samme, og senere hørte jeg ofte fra ham, i sit siste brev bad han mig om jeg vilde ta ham med på denforestående ekspedisjon til Sydpolen. Jeg var be= geistret over anledningen til å få ham, og han vilde sikkert ha vært med på denne ekspedisjon, hvis ikke skjebnen hadde villet det anderledes. Han kom vekk ved Mackenzieælvens munning, uten at man nogens sinne senere har hørt fra ham. Jeg kan ikke la denne anledning gå fra mig uten å hedre den manns minne, som er en av de nobleste og beste av de ødemarkens sønner jeg har vært så lykkelig å møte.

Forøvrig skjedde der intet på vår tilbaketur til Herschebøen. Isen gikk op i juli, og uten vanskelig* heter kom vi til Point Barrow. Herfra seilte vi gjem nem Beringsstredet og langs kysten ned til San Francisco, som vi nådde i oktober. Jeg forærte byen «Gjøa» til et minne om Nordvestpassasjens erobring. Hun ligger fremdeles i Golden Gate parken i San Francisco, og kan besees av dem som ønsker det.

Før jeg slutter dette kapitel, vil jeg kaste et kort tilbakeblikk på de forsøk som hittil var gjort på å gjennemseile Nordvestpassasjen. Før jeg begynte, var jeg så heldig at jeg i 1899 fikk kjøpt all den litteratur som dengang fantes om Nordvestpassasjen hos en gammel herre i Grimsby i England. Ved les* ning av disse bøker hadde jeg satt mig helt inn i alt som var skrevet om dette emne, før jeg gjorde mitt heldige forsøk. Et blikk på et kart over disse egne viser at der er utallige små sund, som skiller øene på Nordamerikas nordkyst. Ved en overfladisk be= traktning så det ut som om den selvfølgeligste vei å velge vilde være stikk imot vest fra nordspissen avBoothia Felix, hvor kartet viser åpent vann nesten helt frem. Dette var også den vei de fleste av de fore« gående forskere hadde forsøkt å gå, men bestandig med det samme uheldige resultat. Det som bidrog mest til at mitt foretagende fikk en heldig utgang, var at jeg gikk sydover langs vestkysten av Boothia Felix til det sydligste punkt på Kong Williams Land og der« fra fortsatte vestover kloss langs kysten.

Jeg skylder den gamle herre i Grimsby stor takk, for det var i en av de høkerne, nemlig admiral Sir Leopold Mc.Clintocks beretning om hjelpeekspedisjonen efter Sir John Franklin, at jeg leste profetien om at den virkelige passasje vilde kunde finnes, hvis man fulgte en noget sydligere rute enn de foregående opdageres. Dette var for største delen grunnen til at jeg valgte den vei.

Mange av de tidligere forsøk på å beseire Nordvest« passasjen blev gjort av ekspedisjoner utsendt av den britiske regjering for å lete efter Sir John Franklin, som blev borte på sin siste ferd. Han og hans menn omkom av sult — merkelig nok på et sted, hvor det viste sig å være overflod av vilt og fisk, da vi kom dit.

Nogen år i forveien hadde den britiske regjering satt op en premie på 350 000 kr. for den som først kunde opdage veien. Denne premie blev delt mel« lem dr. John Rae, ansatt i Hudson Bay Company, og admiral Sir Robert Le Messurier Mc. Clure. Min heldige ferd med «Gjøa» var den første navigering gjennem Nordvestpassasjen, og er også den eneste til idag. Det er også høist usannsynlig at nogen ifremtiden et øieblikk vil finne en ny slik tur umaken verd, når man tar i betraktning alle de farer og van« skeligheter som er forbunnet med den.

Det grunnlag som den britiske regjering tilkjente dr. John Rae og admiral Sir Robert Mc. Clure premien på, var følgende:

Sir Robert hadde forsøkt å komme frem vestenfra og var kommet så langt som til Bay of Mercy på Banks land. Her måtte han forlate sitt skib, og han og hans ekspedisjon blev til slutt bragt tilbake til civilisasjonen av en hjelpeekspedisjon østenfra.

Dr. John Rae var ansatt i Hudson Bay Company. Han gjorde aldri forsøk på å navigere gjennem pas? sasjen i det hele tatt, men som leder av en rekke eks? pedisjoner over land til Kanadas nordkyst, utarbei? det han meget verdifulle karter og skaffet også de første sikre beviser for Franklin?ekspedisjonens skjebne.

Det skulde være unødvendig å fremholde, at hvor meget enn disse dyktige menn fortjente en belønning for sitt slit og arbeide, så står «Gjøa»s ferd som den første og eneste virkelige navigering gjennem Nord? vestpassasjen.

Da jeg hadde rukket det første mål jeg hadde satt mig i livet, begynte jeg å se mig om efter andre virke? felter. I 1906 og 1907 viet jeg min tid til foredrag i Europa og Amerika, og kom tilbake til Norge med tilstrekkelig kapital til å betale mine kreditorer, også ham som nesten hadde forhindret ferden. Jeg var nu en fri mann og kunde legge nye planer.

FJERDE KAPITEL

## SYDPOLEN

Den neste opgave jeg besluttet å forsøke å løse, var å erobre Nordpolen. Jeg vilde også gjerne selv prøve å utføre den bedrift dr. Nansen hadde forsøkt sig på nogen år i forveien, nemlig med polarstrømmene å drive over Nordpolen og tversover polhavet. Jeg sikret mig derfor dr. Nansens berømte skib «Fram». Selv om hun var gammel og slitt, så følte jeg hun ennu kunde stå for polarisen og bringe en ekspedisjon sik* kert igjennem. Alle mine planer om å gjøre forsøket var i orden, «Fram» overhalet og proviantert, mine kamerater på turen var utvalgt, deriblandt også en flyver. Da, nettop som alt var nesten ferdig, fikk vers den underretning om at admiral Peary i april 1909 hadde rukket Nordpolen. Dette var virkelig et als vorlig slag. Skulde jeg kunne oprettholde mitt navn som forsker, måtte jeg snarest vinne en sensasjonell seier på en eller annen måte. Jeg besluttet å gjøre et kup, og sa derfor offisielt at jeg fremdeles mente at de videnskapelige resultater av ferden vilde væretilstrekkelig til at denne ikke burde opgis. I august 1910 forlot mine kamerater og jeg Norge.

Planen om driften var basert på, at vi skulde gå inn i ishavet gjennem Berings*stredet, da vi mente at hovedstrømmen gikk i denne retning. Vår vei fra Norge til Berings*stredet skulde gå rundt Kapp Horn. Først var vi innom Madeira. Her fortalte jeg mine kamerater at jeg — da Nordpolen var opdaget — hadde besluttet å gå til Sydpolen. Alle var begeistret enig.

Beretningen om vårt hell på denne ferd er blitt ut* førlig fortalt i min bok «Sydpolen» — likeledes er beretningen om kaptein Scotts ekspedisjon al-minde* lig kjent, så det vilde være en gjentagelse å komme med det her. Men det kan være umaken verd å gjøre nogen iakttagelser angående grunnene til at vi kom sikkert tilbake fra det hasardiøse eventyr, og til kaptein Scotts og hans kameraters tragiske død. Jeg vil da også her ærlig imøtegå endel av den kritikk som min konkurranse med Scott vakte, og som er ba* sert på en almindelig misopfatning av nogen viktige fakta — en misopfatning, som jeg føler har gjort at jeg av mange er blitt urettferdig bedømt. En version går ut på at jeg, sportslig sett, benyttet mig av en uærlig fremgangsmåte overfor Scott, ved at jeg ikke meddelte ham — så sies det — at jeg vilde foran* stalte et kappløp mellem våre ekspedisjoner. Sann* heten er en ganske annen.

Scott hadde de best mulige oplysninger om minhensikt, så vel da han forlot Australien, som da vi begge lå i vinterkvarter nede i isen. Da vi forlot Madeira høsten 1910, gav jeg min sekretær en for? seglet konvolutt, som inneholdt et telegram til Scott til Australien. Dette blev overensstemmende med mine instruksjoner sendt nogen dager efterat vi var ute i rum sjø, og i det meddelte jeg ham klart og tydelig at jeg vilde konkurrere med ham om Syd* polen.

Senere på vinteren (da det jo er sommer der nede i Antarctic) kom nogen medlemmer av Scotts eks* pedisjon til

vår leir i Hvalbukten — ca. 60 norske mil fra Scotts leir — og så på alle våre forberedelser der. Begge ekspedisjoner måtte nødvendigvis ligge vinteren over i leir for å vente på det tidligst brak* bare vær til et fremstøt mot polen. Ikke alene viste vi disse menn all mulig gjestfrihet og gav dem an* ledning til å se på vårt utstyr, men jeg tilbød dem også å slå sig ned hos oss og overta halvparten av våre hunder, noget de avslo. All min erfaring som polarforsker har overbevist mig om at hunder er de eneste brukbare trekkdyr i is og sne. De er hurtige, sterke og intelligente og istand til å greie et hvilket som helst terreng, som mennesket kan ta sig frem i. Scott var imidlertid kommet sydpå utstyrt med mo* torsleder, som øieblikkelig hadde vist sig ubrukelige på isen og i sneen. Han førte også med sig endel Shetlandsponnier og til disse hadde han satt hele sitt håp. Jeg var overbevist om at dette var en skjebne*«Gjøa»s første møte med en skute efter å ha fulifført Nordvest-passagen. «Gjøa» ligger nu i Golden Gate Park i San Francisco.svanger feil, og til min store sorg blev det også for endel grunnen til Scotts sørgelige skjebne.

Så — jeg gjentar det — jeg hadde gitt ham tilstreks kelig beskjed før han startet.

Vårt valg av leirplass på barrieren var av avgjøs rende betydning for vårt hell, likeså vel som Scotts valg av leirplass på fastlandet var en faktor som abs solutt hindret ham i sikkert å vende tilbake fra polen. Først og fremst gjør luftstrømningene i de antarktiske regioner det mere værhårdt på fastlandet enn på isen. Selv i beste fall er det antarktiske klima det verste i verden, hovedsakelig på grunn av den fryktelige kraft de stadige stormer har her. Disse stormer har en utrolig hastighet. Scott oplevet dem mange ganger så kraftige, at det var umulig å stå opreist. I sitt vins terkvarter blev Scott og hans kamerater i de trettende vintermåneder hyppig plaget av dårlig vær. Ved vår leir på isen derimot var der adskillig bedre vær, det hendte aldri at vi var utsatt for nogen ubehages ligheter. Våre tidligere erfaringer gjorde, at vi bygde oss et aldeles vindtett ly, og da vi også klarte å skaffe god ventilasjon, hadde vi det ganske koms fortabelt.

Barrieren, som er så ofte beskrevet i alle bøker om antarktisk forskning — er i virkeligheten ikke annet enn en kjempebre, som strekker sig fra de antarktis ske fjell og ned til sjøen. Denne bre er hundrer av mil bred, og fra en til to hundre fot høi. Som alle breer kalver den ustanselig. Derfor hadde tankenom å velge leirplass på selve barrieren aldri vunnet anklang, fordi man anså det for å være farlig.

Jeg hadde imidlertid omhyggelig lest og studert de arbeider tidligere forskere hadde utgitt. Ved å sams menligne deres beretninger blev jeg, da jeg leste om Hvalbuktens opdagelse, slått av at den, til tross for at den var en bukt inn i selve barrieren, ikke hadde forandret sig nevneverdig, siden den forst blev op* daget av Sir John Ross i 1841. «Det er klart,» sa jeg til mig selv, «at hvis denne del av breen ikke har be* veget sig på ca. 70 år, så kan der bare være en fors klaring på det fenomen, og det er at breen her må hvile på fast grunn på en eller annen ø.» Jo mere jeg tenkte på denne forklaring, desto mere overbevist blev jeg om at den var riktig. Jeg var derfor ikke engstelig for leirplassens stabilitet, da jeg besluttet å legge vårt vinterkvarter på toppen av barrieren i Hvalbukten. Det er unødig å si at min overbevisning ved de senere begivenheter viste sig å være korrekt. Vi hadde de beste instrumenter, og i flere måneder tok vi en serie observasjoner hvorav ingen viste den minste bevegelse i isen på dette punkt.

Vår beliggenhet i Hvalbukten gav oss mange for* deler under forsøket på å rekke polen. Først og fremst lå den noget nærmere polen enn Scotts leir, og som begivenhetene viste, var den vei mot syd som vi var nødt til å velge, absolutt den gunstigste å ta sig frem på. Det som var ennu viktigere enn alt dette var imidlertid bruken av hunder. Grunnen er kort oggodt denne: Den metode vi arbeidet efter under vårt angrep på polen, bestod i at vi gjorde flere turer sydover fra vårt faste kvarter og nedla det ene depot efter det andre med flere dagsreisers mellemrum, slik at det kunde være mulig for oss senere å gjøre hjem« turen fra polen uten å behøve å føre våre fo^ åd med oss dit og tilbake igjen. Selvfølgelig kund , n op« rette disse depoter meget hurtig og trygt efterlate det minimum av forråd vi trengte for tilbaketuren ved hvert av dem. Da jeg gjorde mine beregninger over distansene mellem depotene og proviantmengden som skulde legges ned i hvert, var det mig mulig å redu« sere vekten av den proviant som skulde føres med, når jeg regnet med kjøttet av hundene som trakk den, som endel av provianten for oss menn. Da der er ca. 25 kg. matnyttig kjøtt på en eskimohund, var det temmelig klart at hver hund vi tok

med oss syd« over, betydde 25 kg. mindre proviant såvel på sledene som i depotene. I mine kalkulasjoner før starten for det endelige fremstøt mot polen, fastslo jeg nøiaktig for hver hund den dag den skulde skytes, da altså dens brukbarhet som trekkdyr ophørte og dens nytte som proviant for oss begynte. Denne beregning holdt stikk nesten på dagen og hunden. Dette hadde frem« foralt en avgjørende betydning for vår heldige tur til polen og likeledes for at vi sikkert kom tilbake til ut« gangspunktet.

Scott og hans kamerater døde på hjemturen fra polen, ikke fordi de var nedbrutt over vår tidligereankomst, men på grunn av sult, fordi de ikke var istand til å skaffe sig tilstrekkelig føde. Denne for* skjell mellem de to ekspedisjoner lå nettop i den fordel hundene gav oss i motsetning til de fremkomst* midler de andre benyttet.

Hvad der forøvrig hendte er velkjent. Med mine fire kamerater, Wisting, Hansen, Hassel og Bjåland rakk vi Sydpolen 14de desember 1911.

Vi opholdt oss der i tre dager og undersøkte om* givelsene rundt vår leir med en radius av ca. 10 kilo* meter for å være sikre på, at selv om våre observa* sjoner ikke var absolutt nøiaktige, så hadde vi allike* vel vært på selve polpunktet. Vi efterlot det norske flagg, og vendte i sikkerhet tilbake til vårt hoved* kvarter. En måned senere i januar 1912 kom Scott til polen og fant de dokumenter vi hadde efterlatt. Scott og hans fire kamerater gjorde et heltemodig forsøk på å vende tilbake til sitt utgangspunkt, men døde av sult og utmattelse før de rakk frem.

Ingen kan høiere enn jeg beundre vår tapre engel* ske konkurrents mot, heller ingen andre kan bedre enn vi forstå det farlige ved denne tur.

Scott var en glimrende sportsmann og en stor for* sker. Så meget kan jeg ikke si om mange av hans landsmenn. På samme måte som man i krigstid vil se at begge parters soldater nærer stor respekt for hverandre, mens hjemmesitterne synes å føle sig for* pliktet til å hengi sig til hatefulle sanger mot fienden, således hender det også innen forskningen, at de som er ute beholder en stor respekt for sine konkurren*ter, mens deres landsmenn som sitter hjemme synes å føle sig forpliktet til å redusere en forskers hell, bare fordi han ikke er deres landsmann. Da jeg mener at det følgende skal leses i lys av det fore* gående, føler jeg mig berettiget til å si, at i det store og hele tåler ikke britterne å tape. Jeg har følt virk* ningen av dette på mange måter i forbindelse med vår erobring av både Nordvestpassasjen og Sydpo* len. Et par eksempler vil være tilstrekkelig til å be* lyse hvad jeg mener.

Året efter turen til polen, kom sønn av en frem* stående nordmann i London hjem til sin far og pro* testerte mot at han lærte på skolen at Scott var Syd* polens opdager. Ved undersøkelse viste det sig at gutten hadde rett, samt at det også var almin* delig på andre skoler å overse den norske ekspedi* sjon.

Men et eksempel, som er ennu mere skrikende og fornærmende, fordi det kom fra et bedre underrettet hold, — noget som ennu mindre rettferdiggjør dets tvetydighet — skriver sig fra en middag som blev gitt for mig av Royal Geographical Society i London, under forsæte av selskapets president, Lord Curzon av Kedleston. Under denne middag holdt Lord Cur* zon en tale. Efter i velvalgte ord å ha gitt grunnen til at jeg skulde holde foredrag, idet han la endel vekt på den pris jeg hadde satt på hundene, som hadde bidradd så meget til vårt hell, sluttet Lord Curzon sin tale med følgende ord: «Jeg tillater mig derfor å foreslå et tre ganger hurra for hundene,»mens han tydelig pointerte sin satiriske og nedset* tende mening ved å snu sig mot mig med en beroli* gende bevegelse, til tross for at jeg ikke hadde rørt mig, og inntrengende be mig om ikke å svare på denne meget gjennemsiktige fornærmelse.

Det første sted vi anløp på tilbaketuren til Europa med «Fram», var Buenos Aires. Her vil jeg ikke glemme å nevne min store takknemlighet til Don Pedro i hristophersen, der som bekjent er bosatt i Argentinas hovedstad. Hans assistanse i rette tid med penger, gode råd og personlige tjenester, reddet ekspedisjonen mere enn engang.

Vi blev mottat i Europa med store æresbevisninger, ikke bare i Norge, men også i utlandet. Ved mitt besøk i Amerika kort tid efter blev jeg møtt med smigrende opmerksomhet. The National Geographic Society gav mig selskapets gullmedalje, som blev overrakt mig i Washington i nærvær av en rekke fremstående menn. Jeg vil derfor alltid komme til å ta mig nær av, at et eller annet som hendte under dette besøk, øiensynlig har bragt mig i

miskreditt hos selskapet, da det siden har benyttet flere anledninger til å behandle mig med en forvirrende mangel på hen* synsfullhet. Jeg sier «forvirrende» fordi det hverken dengang eller senere har vært mig mulig å forstå hvad der forårsaket dette.

Det mest pinlige skjedde om våren 1926. Jeg holdt foredrag om den vellykkede flukt av 1925 til 88 ° n. br. Jeg hadde mottatt en innbydelse til å holdeet foredrag om dette emne i National Geographic Society i Washington D. C. og hadde lovet å komme, når jeg var fer dig med mine foredrag. Min reiserute østover fra Stillehavskysten førte mig gjennem Kan« sas City, og ikke langt unda fengslet ved Fort Leaven* worth. Da jeg erindret mitt samvær med dr. Cook ombord på «Belgica» i de to farefulle år under ekspe* disjonen til Sydishavet, og også husket den store takknemlighetsgjeld jeg stod i til ham for hans elsk* verdighet mot mig som nybegynner, samt at jeg dess* uten skyldte ham mitt liv, idet det jo i virkeligheten var ham som frelste oss ut av de mange farer på denne ferd, — følte jeg at jeg ikke kunde gjøre mindre for ham enn å foreta den korte tur over til fengslet, for å hilse på min fordums venn i hans nuværende sørgelige stilling. Jeg kunde ikke ha gjort mindre uten å være blitt skyldig i lav utakknemlig* het og foraktelig feighet. Jeg vilde ikke dengang og heller ikke nu, diskutere dr. Cooks senere liv. Jeg er aldeles ubekjent med de begivenheter, som førte til hans arrestasjon, og jeg nærer hverken ønske om å lære dem å kjenne eller om å ha nogen mening om dem. Ja, selv om jeg hadde visst at han hadde gjort sig skyldig i lavere forbrydelser enn dem han blev tiltalt for, så vilde allikevel min pliktfølelse og lyst ha vært den samme. Hvad enn Cook har gjort, den Cook som gjorde det, var ikke den Cook jeg kjente som ung, den vennlige og ærlige sjel med det store hjerte. Et eller annet åndelig uhell, som hanselv ikke har kunnet gjøre no for, må ha ødelagt ham og forandret hans personlighet.

De pressefolk som jeg talte med efter mitt besøk hos dr. Cook, utspredte en historie, hvori de tilla mig uttalelser om at Pearys bevis for at han hadde nådd Nordpolen var utilstrekkelige, men at Cooks beviser var i orden. Sannheten er, at jeg ikke engang disku# terte dette emne med nogen pressemann, og at disse påstande som blev tillagt mig, er ren og skjær fantasi. The National Geographic Society betraktet dem der# imot som fullt pålitelige, nektet å godta min telegra# fiske protest, hvori jeg uttalte at jeg var fullstendig misforstått, og tilbakekalte kort og godt sin innby# deise til et foredrag.

Utvilsomt følte de sin drastiske handlemåte fullt rettferdiggjort all den stund de trodde på avisrefe# ratene. Jeg behøver ikke engang å si, at for mig stod det som om de handlet meget uoverveiet, da jeg naturligvis kjente til at de bygget på falske forutset# ninger.

Jeg vender tilbake til 1914. «Fram» seilte tilbake til Norge, mens jeg opholdt mig i Amerika og forsøkte på å skaffe utstyr og proviant til et nytt forsøk på en drift over Polen. Jeg var kommet så langt at jeg hadde kjøpt en Farman flyvemaskin, som skulde være med «Fram», idet meningen var å foreta rekog# noseringsturer innover isen med den. Dette var annen gang jeg bestemte mig til å bruke flyvemaskiner i arktisk forskning, det er viktig å huske både dette og året 1914, i erindringen om deres senere betydning formine ekspedisjoner av 1925 og 1926 over isen med flyvemaskin og luftskib. Denne betydning vil jeg komme inn på i et senere kapitel.

Farmamapparatet var levert i Oslo, da Verdens* krigen brøt ut i all sin forferdelighet. Nogen ekspedi* sjon kunde selvfølgelig nu ikke bli tale om. Jeg gav derfor apparatet til Staten, til bruk for hærens flyve* vesen.

FEMTE KAPITEL

## I DRIVISENS FAVN

Under krigen, da jeg ikke hadde noget å gjøre, besluttet jeg å følge så mange andre borgeres eks* empel omkring i de nøitrale land, nemlig å forsøke på å skaffe mig en formue. Jeg håpet å skrape saim men penger nok til at jeg selv kunde finansiere min neste ekspedisjon. Bare en fattig forsker kan helt ut forstå den fryktelige hindring som ligger foran nesten alle forskere, ved at de må øde tid og arbeide på sine forsøk på å skaffe tilstrekkelig kapital til ekspedisjonene. De uendelige forsinkelser og de slag mot ens stolthet og selvrespekt, som følger med denne søken efter penger, er tragedien i forskerens liv. Jeg trodde nu jeg så en leilighet til en gang for alle å undgå disse

vanskeligheter.

Slike anledninger bød sig jo i alle land og kanskje allermest her. Skib var av vital betydning for de allierte, og vår fremragende handelsflåte hadde jo veldige frakter. Jeg satte min lille kapital i «shipping», og tjente, som så mange andre, svære penger. Da jeg imidlertid ikke drev forretning for dens egen skyld, trakk jeg mig i 1916 ut, idet jeg da mente at jeg haddenok. Dengang hadde jeg omtrent en million kroner, dette vilde være tilstrekkelig til å utruste en helt ny ekspedisjon, slik som jeg hadde planlagt den med driften over polbassenget for øie.

Nu da jeg hadde råd til å få noget bedre, var jeg ikke lenger fornøid med «Fram». Hun var gammel og viste tydelige tegn på å være angrepet av tidens tann, så en meget kostbar overhaling vilde være påkrevet for å gjøre henne klar for ferden. Dessuten hadde jeg selv skissert et skib, som langt bedre passet til mitt formål. Skissen gav jeg den velkjente konstruktør og skibsbygger Christian Jensen, som begynte på tegningene, og som også var villig til å bygge skibet. Tegningene viste et skib 120 fot langt og 40 fot bredt, men viktigere enn dette var formen på skroget. Dette skulde være som et halvt egg delt på langs, med andre ord — skibets bunn skulde være rundt overalt, så når hun satt fast i skruisen, vilde der ikke være nogen overflate hvor isen kunde få tak. Trykket av isen skulde tvert imot bare tjene til å løfte henne. Denne form gav også den største styrke med den minste overflate.

I Norge fantes ikke tilstrekkelig stort tømmer, så jeg måtte innføre spesielt tømmer fra Holland. Dette medførte ekstraordinært store utgifter både hvad materialene og frakten hjem angikk. Skibet blev bygget ute på Jensens verft i Asker. Hun løp av sta« belen den 7de juni 1917 og blev døpt «Maud» efter vår dronning.

Min neste opgave var å skaffe proviant for ferden;denne kjøpte jeg i Amerika. Mens disse forbere« delser foregikk blev jeg av den amerikanske stat invitert til å besøke slagfrontene i Frankrike og Bel* gien. Det er mulig at grunnen til denne innbydelse var følgende:

I 1917 hadde tyskerne begynt sin ubarmhjertige undervannskrig. Jeg har aldri vært enig i å kritis sere tyskerne for at de brukte sine undervanns« båter til å ødelegge fiendens skibsfart, ja selv nøi« trale skib, når der var virkelig bevis for at de førte krigskontrabande. Tysklands eneste håp om seier lå jo i å kunne forhindre de allierte i å motta sine for« syninger sjøveis. Å bruke undervannsbåter til dette forekommer mig helt rimelig. Men jeg kan aldri inn« rømme tyskerne retten til å bruke undervannsbåtene på denne måte, undtagen efter at det mistenkte fartøi har vært undersøkt, og dets passasjerer og mannskap er blitt bragt i sikkerhet. Da derfor tyskerne kastet all menneskelighet overbord og gikk over til hensyns« løse senkninger uten varsel, delte jeg alle civiliserte menneskers rasende forbitrelse.

I oktober 1917 blev jeg mere enn rasende, da senket nemlig en tysk undervannsbåt en av våre handels« fartøier i Nordsjøen uten varsel, ja den skjøt til og med på de livbåter som man i forvirringen forsøkte å sette på vannet.

Keiseren hadde personlig før krigen gitt mig en tysk orden, som blev tildelt mig for erobrin« gen av Sydpolen. Dessuten hadde jeg flere tyske medaljer.Den dag vi fikk melding om denne brutale senk* ning, følte jeg en kraftig trang til å gi et eftertryk* kelig bevis for min mening. Min selvbeherskelse gjorde at jeg ikke handlet overilet. Jeg gav mig selv 24 timer til å overveie min første beslutning i. Da de 24 timer var gått, hadde jeg ikke forandret den. Det var derfor nøie overveiet og med klar hensikt at jeg gikk til den tyske legasjon i Oslo. I lommen hadde jeg en forseglet konvolutt, som inneholdt alle mine tyske utmerkelser samt en formell skrivelse. I lega* sjonen blev jeg vist inn til Prinsen av Wied, som dengang fungerte som tysk minister. Jeg hadde truffet ham mange ganger i selskapslivet, og våre samvær hadde alltid vært behagelige. Han kom derfor, som rimelig var, smilende imot mig med utstrakt hånd. Jeg hadde ikke noget smil til ham, og jeg lot som jeg ikke så hans hånd. Jeg gjorde opmerksom på at jeg var kommet i et meget viktig anliggende, og da jeg var engstelig for at jeg ikke skulde kunne snakke tysk fritt og kraftig nok til å få mine følelser uttrykt, leste jeg mitt omhyggelig skrevne brev op for ham. Heri uttalte jeg min indignasjon og harme, og erklærte at jeg medbragte de utmerkelsestegn jeg hadde mot* tatt av keiseren for at disse kunde bli tilbakelevert, da jeg nu betraktet ham som hadde gitt mig dem, med avsky og forakt, og de derfor følgelig ikke lenger hadde nogen verdi for mig.

Den amerikanske regjering har muligens hørt om dette, og tildels som en følge av det gitt mig den nevnte innbydelse. På denne tur besøkte jeg admiralSims i London i januar 1918. Han forklarte elsk« verdigst alle de metoder de allierte benyttet sig av i kampen mot undervannsbåMruselen.

Våren 1918 holdt jeg foredrag i Amerika om min reise til fronten, og kom tilbake til Norge bare nogen få uker før «Maud» var klar til sin lange ferd. Jeg vilde nu ta den kortest mulige vei for å komme inn i isen. Derfor besluttet jeg å følge kysten fra Oslo til Tromsø. Derfra vilde jeg gå NordosTpassasjen langs Nordeuropas og Asiens kyster, forbi Kap Tscheluskin og rundt de Ny Sibiriske øer, hvor jeg vilde komme inn i den samme polarstrøm, som jeg vilde ha funnet, om jeg først var gått til Berings* stredet.

Umiddelbart før «Maud» skulde gå fra Oslo, sent på høsten 1918, skrev den norske minister i Berlin, og rådet til å søke de tyske marineautoriteters tillatelse til å seile gjennem ishavet, da ellers unders vannsbåtene muligens vilde torpedere «Maud». Jeg erklærte at jeg ikke vilde anmode nogen regjering om en slik tillatelse.

Her kom admiral Sims' elskverdighet mig til stor nytte. Ved efterretninger fra ham fikk jeg rede på en gunstig tid å seile på, da alle tyske undervanns« båter i ishavet var vendt hjem for å komplettere sine beholdninger. Vi gikk fra Tromsø 16de juli 1918, og stod østover langs Europas nordkyst.

De følgende ti dager var vi imidlertid fulle av eng« stelse, fordi vi visste at før vi var passert Hvitehavet,kunde vi ikke være sikre på å møte en eller annen forvillet undervannsbåt. Vår engstelse blev årsak til en pussig hendelse den 25de juli, da vi kom til Yugors stredet. Bare vakten var på dekk, alle de andre var nede. En orkanaktig vinnbøie gjorde det nødvendig å få alle mann på dekk for å greie skibet, så jeg kom plutselig tilsyne i nedgangen og praiet: «Alle mann på dekk. Driv på.» Et øieblikk efter blev jeg litt fors virret ved å se mannskapet komme farende ut. Nos gen av guttene var bare iført den allernødvendigste nattdrakt, andre hadde i blinde tatt på andres klær, en var i hel jakkedress med stiv hatt og alt tilbehør, ja til og med med kuffert i neven. Men min forvirs ring gikk over til latter, da jeg forstod at min hastige ordre om å komme på dekk var forstått slik at vi holdt på å bli torpedert. Min latter og været fikk guttene til å forstå at de hadde tatt feil, og snart efter kom de igjen på dekk klar til å arbeide.

Nordostpassasjen har jo vært seilet gjennem før vår ekspedisjon gjorde det, og den byr heller ikke øvede navigatører nogen hindringer. Første gang vi møtte nogen vanskeligheter som er verdt å huske var i Kara Havet, men disse greide vi nokså lettvint. 1ste september kom vi til Dicksonsøen, hvor vi tok oms bord brenselolje, og fire dager senere gikk vi østover. Den 9de september passerte vi Kapp Tscheluskin, bemerkelsesverdig som Asiens nordligste punkt. Vi møtte nu gammel is og kom bare langsomt frem i en trang råk langs kysten.Den 13de september var det ikke lenger mulig å avansere gjennem isen, så vi begynte derfor å se oss om efter et sted hvor vi kunde ligge vinteren over.

Stedet her var meget lite gunstig til vårt bruk. Der var ingen landbeskyttet havn som den vi kunde giede oss over i Nordvestpassasjen, i virkeligheten var der i det hele tatt absolutt ikke nogen havn som vi kunde bruke. Det eneste håp vi hadde om å finne ly, var å komme inn bak to små holmer, som såvidt kunde lette isens trykk nordenfra og ned mot landet. Det var lettvint å komme inn til land her, da en åpen råk ledet like inn bak holmene og til stranden, men så inm bydende den enn så ut, var jeg engstelig for at den vilde kunne komme til å virke som en rottefelle.

Vi la oss i le av holmene og fortøiet til land ca. 150 meter fra stranden. Vi kalte denne noget usikre havn for Maudhavn, og til tross for dens oprinnelig ugjest* milde utseende, ydet den oss sikkert ly i ett år.

Så snart vi var fortøiet, gikk vi iland for å se om vi kunde sette op våre observatorier, hundehus m. v. på stranden. Vi fant ut at det lot sig gjøre og bygget observatorier og hus for tyve hunder. Vi drev på så godt vi kunde, så i løpet av 14 dager eller den 30te september, var alting ferdig, og vi var vel forberedt på å møte vinteren.

De bitende arktiske vinder er den største hindring for at man kan ha det bra i vinterleir, så det neste vi gjorde var å skuffe sne op mot sidene av «Maud», så vi til slutt hadde laget en snemur omkring henne i høide med dekket.

Muren skrånet bratt ned«Fram» laster foran Amundsens hjem i Bundefjorden, før ferden til Sydpolen.På vei mot Sydpolen.mot isflaten. For bekvemhets skyld laget vi en lands gang som gikk mindre skrå, slik at den dannet en vei fra isen og op til «Maud»s dekk, like ved hyttes døren. På siden var landgangen forsynt med et holdetau, som man på glatt føre kunde holde sig i, så man ikke falt.

En av tispene våre skulde snart ha hvalper. Den var svært glad i mig, så hver morgen når jeg kom på dekk, kom den settende for å bh klappet og kjeiet for. Jeg pleide å løfte den op og bære den ned på isen, så den kunde følge mig på min morgentur, som jeg tok for å holde mig i god kondisjon. En morgen da jeg hadde løftet den op, kom «Jakob», «Maud»s vakthund, løpende mot mig og kolliderte så kraftig med mig, at benene blev slått unda mig og jeg falt på hodet ned= over den bratte skråningen ved siden av landgangen og havnet på isen på høire skulder i hele min tyngde. Jeg så stjerner! Da jeg kom til mig selv, greide jeg å reise mig i sittende stilling, men skulderen voldte mig ulidelige smerter. Jeg var ikke i tvil om at det var et stygt brudd, hvad også røntgenfotografier senere viste. Det lykkedes mig å krype ombord og komme ned i min lugar. Her gjorde Wisting, som hadde lært sykepleie på et sykehus i Oslo, sitt beste for å sette bruddet sammen. Smerten var imidlertid så intens at jeg ingen berøring tålte. Han surret derfor armen til kroppen og således lå jeg i 8 dager. Siden fikk jeg armen i bind, og så begynte jeg å rusle omkring igjen. Men enda var jeg ikke ferdig med uheldene, min onde skjebne hadde enda flere på lager.Den 8de november kom jeg på dekk så tidlig om morgenen at det fremdeles nesten var like mørkt som om natten. Der var tåke, som ikke gjorde det lysere. Vakthunden «Jakob» kom settende mot mig og efter demonstrativt å ha hoppet og danset omkring mig en stund, satte den nedover landgangen og forsvant på isen. Jeg turde ikke følge efter den hurtig, da jeg var redd for å falle igjen, så jeg gikk langsomt ned land* gangen og fortsatte på isen fremover langs med skute* siden, mens jeg hele tiden omhyggelig passet på å undgå alle de løse is* og snestykker som lå strødd omkring. Jeg hadde bare stått under baugen et øie* blikk da jeg hørte en svak lyd som var så eiendom* melig at jeg spisset ører. Det hørtes som den første svake susen i riggen før det kommer vind. Et øieblikk efter blev det tydeligere, det var øiensynlig lyden av en som pustet tungt. Jeg stirret frem så godt jeg kunde i lydens retning og opdaget til slutt «Jakob» som pilte mot skuten så fort den kunde. I neste øie* blikk dukket der op en veldig isbjørn, som forfulgte den hissig. Det var bjørnens pust idet den hastig nærmet sig, jeg hadde hørt.

På et øieblikk var jeg klar over situasjonen. Det var en binne med unge. «Jakob» hadde funnet den, og hadde ertet ungen. Morens raseri hadde hurtig overbevist «Jakob» om at han hadde uopsettelige for* retninger ombord. Situasjonen hadde sin komiske side, men jeg stoppet ikke for å nyte den, for jeg for* stod at den også var meget farlig for mig. Da bjør* nen fikk øie på mig, satte den sig ned og giodde. Jeggiodde naturligvis igjen. Men jeg antar at våre følel* ser var noget forskjellige. Begge var vi like langt fra landgangen. Hvad skulde jeg gjøre? Jeg var alene — ingen til å hjelpe mig — og bare med en arm, den venstre. Nå, jeg hadde ikke meget å velge mellem. Jeg satte avgårde så kvikt jeg kunde med kurs for landgangen — det samme gjorde bjørnen. Dermed begynte et kappløp mellem en rasende bjørn og en invalid. Der var ikke store chansene for den siste. I samme sekund som jeg nådde landgangen og snudde for å fly ombord, slo bjørnen mig i bakken med et velrettet slag i ryggen. Jeg falt på min brukne arm — med ansiktet ned — og ventet på å bli gjort kål på med det samme. Men nei •— ennu var ikke min time kommet. «Jakob» som hadde vært ombord mens alt dette stod på, fikk plutselig den ide å komme tilbake — høist sannsynlig for å erte bjørneungen. For å kunne gjøre dette, måtte han passere stedet hvor binnen stelte med mig. Da hun nu opdaget «Jakob» som passerte henne, hoppet hun høit i været og lot mig være for å kunne hellige sig «Jakob». Jeg var ikke sen om å komme mig op og forsvinne i sikkerhet. Den gang var det nær ved — så nær som aldri før i mitt liv.

Denne min redning har senere hatt en viss inter* esse for mig på grunn av det jeg tenkte i det farlige øieblikk. Jeg har alltid latt mig fortelle, at når et menneske stod ansikt til ansikt med den visse død — som jeg gjorde det, da jeg lå under bjørnen — så så han som regel hele sitt liv passere revy for sitt indreblikk. Jeg tenkte ikke på noget så alvorlig og viktig, da jeg lå og ventet på å bli slått ihjel. Tvert imot, jeg så et optrin for mitt indre øie, som selv om det var levende nok, sikkert var nokså innholdsløst. Jeg lå og lurte på, hvor mange hårnåler der blev feiet op fra fortauene i Regent Street i London en mandag morgen. Betydningen av denne tåpelige tanke i et av mitt livs

farligste øieblikke må jeg overlate til en psykolog å bestemme, men jeg har aldri latt være å interessere mig for denne personlige erfaring om den menneskelige hjernes merkelige egenskaper under en påkjenning.

Flengene i ryggen var ubetydelige, men jeg var redd for at fallet hadde brukket op skulderen igjen. Dette var imidlertid ikke tilfelle. Jeg begynte på en lang smertefull kur for å helbrede mig selv. Til å begynne med greide jeg ikke å løfte høire hånd så pass, at jeg kunde holde en blyant. Jeg pieide derfor flere ganger om dagen å sette mig i en stol, støtte op legemet, og så gripe høire hånd med venstre, og med all den kraft jeg hadde i venstre tvinge den høire arm litt op. Denne smertefulle handling gjentok jeg så gang på gang. Ved slutten av året kunde jeg rekke ansiktet, men det tok mig mange måneder å få armen i orden igjen. Den første læge jeg kom til, var i Seattle i 1921. Han tok mange røntgenfotografier, og han og en kollega ikke alene studerte dem, men fore* tok også en omhyggelig undersøkelse av mig. De blev meget overrasket over hvad de fant. De sa mig at min skulder efter røntgenfotografiene å dømme,måtte være i en slik forfatning at jeg ikke skulde kunne røre armen i det hele tatt. Så, ved siden av de øvrige egenheter jeg har, kan jeg også ta den med, at jeg er et umulig, men vellykket lægevidenskapelig fenomen.

Noget som var enda farligere, hendte mig kort efter. Vårt observatorium bestod av et ganske lite rum uten vinduer, så det var dårlig ventilasjon der. Det blev både oplyst og varmet op av en lampe av svensk patent, hvor petroleumen blev forstøvet ved hjelp av en håndpumpe. Den forstøvede petroleum gav et varmende, gult lys når den brente i lampen. Jeg har benyttet disse lamper på alle mine ekspedb sjoner, de er ideelle her oppe i isen.

En dag gikk jeg inn i observatoriet for å ta observa* sjoner. Efter en stunds forløp la jeg merke til at jeg blev litt søvnig, samtidig begynte mitt hjerte å arbeide på en unaturlig måte. Da man jo ikke legger nogen brett på ubetydelige forandringer i ens omgivelser når man går op i sitt arbeide, var jeg til å begynne med bare ganske vagt opmerksom på dette. Da jeg blev helt klar over mine eiendommelige symptomer og også begynte å bli engstelig, holdt jeg på å besvime. Heldigvis greide jeg å vakle bort til døren og ut i det fri.

Jeg har aldri riktig forstått, hvad det var som hendte, enten flammen bare forbrukte det meste av surstoffet i luften, eller om gassblandingen ikke var riktig og lampen derved gav giftige gassarter fra sig. 1 hvert tilfelle var jeg helt forgiftet og mitt hjertesterkt angrepet. Det varte mange dager før den voldsomme hjertebanken gav sig. Ja det gikk måne* der, før jeg kunde arbeide hårdt, uten at mitt hjerte begyndte å banke heftig, og år før jeg kom mig helt. I 1922 rådet lægene mig endog til å gi op som forsker, hvis jeg ønsket å leve. Ikke desto mindre har jeg fortsatt mitt forskerarbeide siden da, og skulde gla* delig idag, 55 år gammel, vedde på at jeg skulde kunne fly fra de fleste 25 åringer.

Dette hendte omtrent ved nyttårstider, enda i februar var jeg så svak, at det å klatre op en 50 fots bakke i nærheten av «Maud» for å se «solen vende tilbake», nesten gjorde ende på mig.

Tiltross for at våren nu kom, var vi allikevel omgitt av is, som ikke brakk op som vanlig. Sommeren kom og ennu lå vi innesluttet bak holmene. Det var åpent vann utenfor dem, men problemet var å komme gjen* nem de mellemliggende tusen meter gammel landis. Med dr. Cooks middel fra «Belgica» i minne, boret vi femti huller på linje i isen ut til åpent vann, i hvert hull fylte vi sprengstoff og forbandt så ladningene med en elektrisk kabel. Vi sprengte alle disse lad* ninger samtidig. Til vår skuffelse skjedde tilsyne* latende ingen ting. Ikke desto mindre var jeg sikker på at ladningene måtte ha slått sprekker i isen, selv om vi ikke kunde se dem. Ved å se efter i naviga* sjonstabellene fant jeg ut, at høivannet vilde inntreffe natten til 12te september. Mitt håp var at den used* vanlige stigning denne aften vilde løfte isen, så deusynlige sprekker vilde åpne sig og det tilsynelatende hele flak bli brukket op i småbiter.

Jeg glemmer aldri natten til 12te september. Det er et av de vakreste naturskuespill jeg nogen gang har sett på de år jeg har ferdedes i polaregnene. Him* melen var helt klar, og en strålende måne fikk land* skapet til å glitre. På flere steder så vi isbjørner som gikk omkring på isen. Samtidig med måneskinnet hadde vi også praktfulle nordlys.

Vi stod på dekk og nød den vakre natt, og allikevel var nervene spent ved tanken på hvor tvilsomt vårt

foretagende så ut hvad tidevannet angikk. Til sist begynte det å knake ut fra den veien vi hadde laget med våre eksplosive ladninger, og sikkert nok, snart efter kom store sprekker tilsyne, og den solide over* flate blev brukket i stykker. Vi kastet ikke tiden bort, men kom oss ut i åpent vann.

Fra avgangen fra vinterleiren denne dag skriver sig den eneste virkelige tragedie under hele mitt arbeide som polarforsker. Mannskapet bestod av ti menn. En av dem, Tessem, led av konstant hodepine og vilde gjerne få reise hjem. Dette var ikke så mer* kelig, da vi allerede hadde vært et år underveis og ikke engang hadde nådd det sted, hvor vi regnet at ekspedisjonen skulde begynne. Vi måtte enda ad* skillige hundre mil østover, før vi kunde komme inn i den nordgående strøm, som vi håpet vilde drive oss over polen.

Jeg næret derfor ingen betenkeligheter ved å laham gå, heller ikke ved å gjenta tillatelsen, da Knut* sen erklærte at han var villig til å følge Tessem. På en måte var jeg i realiteten glad, fordi det gav oss alle en anledning til å sende post med hjem. Turen disse to skulde gjøre, var i deres og våre øine bare barne* mat for slike isvante karer som dem. Det var en tur på ca. 800 kilometer over isen til Dickson øen — en meget kortere, tur enn f. eks. den jeg foretok fra Herschell øen til Fort Egbert og tilbake igjen, som jeg har beskrevet i et tidligere kapitel. Disse karene hadde ytterligere den fordel, at de var komplett utstyrt i alle retninger. Da vi drog, vinket de farvel til oss i det allerbeste humør, og vi gjengjeldte deres hilsen uten tanke på annet enn at vi vilde treffe dem igjen i Oslo, når vi kom tilbake. Skjebnen vilde det imidlertid anderledes. Den ene blev funnet død ved Dickson*øen. Den annen har man aldri hørt noget mere til. Stakkars gutter! Det var to kjekke og tro* faste kamerater, deres bortgang vil vi alle dypt sørge over.

Med kurs østover passerte vi stredet mellem De Nysibiriske øer og fastlandet, og kom ut i havet østenfor dem. Dagen efter, den 20de september støtte vi igjen på pakkisen, og da vi fant det håpløst å komme videre, fortøiet vi ved iskanten og bestemte farten og retningen av strømmen. Målingene viste, at den var sterk og sydgående. Dette betød selvføl* gelig at vi snart vilde bli drevet ned på fastlandet. Vi besluttet derfor å benytte den første anledning som bød sig, til å komme frem og søke ly ved Kap Shela*sky. Igjen var vi uheldige, og det lykkedes oss bare å nå Aijon«øen, hvor vi blev låst fast den 23de sep« tember. Her boret vi oss 50 meter inn i isen, og traff forberedelser til å overvintre.

Innfødte såes snart på øen, og av tsjuktsjerne, som disse sibiriske urinnvånere kalles, kjøpte vi den ren vi trengte til våre vinterforsyninger. Disse folk er tilsynelatende av samme oprinnelse som eskimoene på Grønlands og Amerikas kyster, men deres sprog er et helt annet. Der er intet samkvem mellem dem, undtagen omkring Beringsstredet. Der har nogen få eskimoer satt over og slått sig ned på Sibiriens nordkyst. De har der hatt tilstrekkelig forbindelse med sine asiatiske brødre, så flere av dem taler hver? andres sprog. Jeg tror også endel inngifting mellem stammene har funnet sted.

Dr. Sverdrup som var ekspedisjonens videnskaps« mann, besluttet å benytte anledningen mens vi over« vintret, til å ta en tur sydover gjennem Sibirien for å samle videnskapelig materiale om tsjuktsjerne og deres land. Han sluttet sig derfor til en av de inn« fødte stammer, og drog sydpå med dem. I mai kom han tilbake. Dr. Sverdrup har skrevet en meget fengslende bok, hvori han beskriver de viktige viden« skapelige iakttagelser han gjorde på denne ferd.

Da isen brøt op i juli, besluttet jeg å fortsette til Norne, og det av mange og gode grunner. Først og fremst vilde vi gjerne reparere og komplettere utsty« ret. Dernest hadde erfaringene inntil nu lært oss, at vi måtte fortsette praktisk talt helt til Berings«stredet, før vi kunde gå inn i isen. Og endelig var mitt hjerte ikke i orden selv efter i mere enn ett år å ha hatt anledning til å komme sig efter affæren med petroleumslampen, så jeg var glad over å få anledning til å søke en spesialist. Turen fra Aijon til Norne gikk uten uhell, i august var vi fremme.

I Norne besluttet fire mann å forlate ekspedisjonen. Derved blev «Maud»s besetning redusert til mig selv som leder, Sverdrup som videnskapsmann og Wisting og Olonkin. Det er mulig vi lop en meget stor risiko ved å stikke i sjoen med en skute på «Maud»s stør* relse med bare fire mann til å manøvrere henne i tik feile av styggevær, men vi var alle erfarne folk, ingen av oss var det minste engstelig for hvorledes det vilde gå, og der inntraff heller ingen uhell som kunde vært forebygget, hvis besetningen hadde vært større. Det eneste uhell vi

hadde var, at propellen gikk i stykker efter at vi hadde rundet Kapp Szerdze Kamen. Dette tvang oss til å overvintre her, hvor sammenstuvningen av landisen trykket oss i land, og opbrekningen senere satte oss flott igjen — uten å skade den velbygde «Maud».

Hele vinteren igjennem hadde vi som naboer tre tsjukts jer telter. Vi blev naturligvis meget gode vens ner med folkene. Ellers vilde jeg heller ikke ha vås get å skaffe mig nærmere oplysninger om den mest interessante av familiene. Denne bestod av en garns mel mann, en gammel kone og en gutt på seks år. En dag spurte jeg konen: «Er det din sønn?» idet jeg gikk ut fra at hun vilde svare, at han var hennesforeldreløse barnebarn. Til min forbauselse svarte hun enkelt: «Ja.» Hun må ha lest min forbauselse i mitt ansikt, for hun tilføiet: «Mannen min fikk ham.» Hun fortalte mig så hele historien. Hun sa, at til tross for at de hadde giftet sig unge, som disse folk pleier å gjøre (eskimoer og tsjuktsjere bestemmes allerede i barneårene for hverandre av foreldrene og flytter gjerne sammen som mann og kone når de er meget unge), så hadde de levet barnløse helt til de begge var halvgamle og til det var helt sikkert at de ingen barn kunde få. Dette var en stor skuffelse for dem begge, så en dag sier konen til mannen: «La oss ikke bli gamle uten barn i huset. Den og den, her nevnte hun navnet på et annet medlem av stammen, har en meget søt kone. Gå og forteli ham hvor gjerne vi vil ha et barn, og undersøk om han ikke skulde være villig til å la henne føde det for oss.»

Mannen gjorde som konen hadde bedt ham om, og den hjelpsomme venn var enig i arrangementet. Resultatet var den seks år gamle gutt jeg hadde spurt om. Mens han var sin fars kjødelige sønn, var han like meget morens i kraft av den kjærlighet som hadde forårsaket hans tilblivelse.

Frie kjærlighetsforbindelser er ikke ualmindelige blandt disse innfødte. Det kan muligens mindre til« skrives en lite utviklet moralfølelse, enn de krav livet stiller en så sparsom befolkning, som kjemper mot en slik fryktelig overmakt for å kunne eksistere.

I vinterens løp lærte vi å sette stor pris på men« nene i leiren, og de på oss. Når våren kom medtøvær, vilde vår første opgave være å føre «Maud» tilbake til Seattle for å la henne reparere. Efter å ha spekulert endel frem og tilbake, blev jeg enig med mig selv om, at det vilde være klokt å øke besetnin« gen nu da vi måtte seile skibet gjennem isen. Jeg spurte derfor fem av mennene, om de var villige til å følge oss, når vi drog. Deres svar rørte mig dypt: «Hvor som helst du går, følger vi dig — hvad du enn ber oss om, vil vi utføre — undtagen hvis du bad oss begå selvmord, da vilde vi be dig gjenta din anmod« ning.» Med giede tok jeg dem på ordet. De var med oss i over et år og var alltid flinke og tro« faste.

Intet arbeide var for hårdt for dem, ingen timer for drøie. De var alltid rolige og ved godt mot. Men da vi kom til Seattle, holdt spetaklet fra byen på å gjøre to av dem sinnssvake. De kunde ikke hvile, før de var fri og kunde vende hjem med en damper, som skulde nordover, og som kunde sette dem i land på det Sibiriske fastland, hvorfra de kunde gå til sine hjem over land. Efter at jeg hadde gitt dem deres betaling, kom den eldste og spurte, om de kunde få nogen perler. Jeg var meget forbauset.

«Hvad i all verden,» tenkte jeg, «skal de med perler, når deres kvinner har flere enn de har bruk for.»

En av dem kom med forklaringen. På hjemveien gjennem Sibirien, når de passerte dype elver, visste de jo aldri om ikke elvens gud kunde være i dårlig humør og la dem gå igjennem isen på svake stederde ikke var opmerksomme på. Derfor vilde de gjerne ha nogen få perler de kunde gi elvens gud, så de var sikre på å slippe helskinnet over.

Men la mig vende tilbake til Kapp Szerdze Kamen, før vi reiste tilbake til Norne: Da jeg valgte de fem tsjuksjere som skulde gjøre turen med oss gjorde handelsmannen innvendinger mot en av dem ved navn Kakot. Han syntes han så særlig rar ut, og han sa også «at han ikke var noget tess». Jeg var uenig med ham, selv om der var noget ved Kakot som gjorde at han alltid virket trist.

Kakot kom en dag til mig og spurte om han kunde få lov til å reise bort en kortere tid. Da jeg spurte om grunnen, forklarte han at han vilde gjøre flere dagsreiser nordover for å se til sin lille datter, før han drog ut på den lange ferd. Hans kone var død, og en fetter hadde tatt sig av barnet, som han hadde lovet å opdra som sitt eget. Kakot

hadde hørt rykter om at denne stamme led av mangel på mat, så han var redd for at barnet sultet.

Jeg trodde ham gjerne, for vilt var der ikke meget av på kysten det året, så vårt besøk ved Kapp Szerdze Kamen var som sendt av Vårherre for våre innfødte naboer, med hvem vi delte vår proviant for å kunne hjelpe på deres utilstrekkelige beholdninger.

Jeg gav derfor Kakot tillatelsen med det samme, og han forsvant. Da han ikke kom tilbake i slutten av den uke han hadde lovet å være tilbake, begynte jeg å spekulere på tingen. Troen på ham opgav jeg forresten ikke. Jeg blev heller ikke skuffet, for tredager efter da jeg i mørkningen kom på dekk, fant jeg Kakot der.

«Hvor er barnet?» spurte jeg.

Han pekte på dekket, hvor en bylt skinn lå borte under skanseklædningen.

«Kom hit med det,» sa jeg.

Kakot tok op bylten og la den i mine armer. Jeg bar den inn i lyset i messen, og ropte på mine kames rater. Da vi åpnet bylten, møtte der oss et bedrøv velig syn — et lite fem års gammelt eskimospikebarn, splitter nakent, med alle ben i kroppen stikkende frem på grunn av sult, og hele legemet fra øverst til nederst bedekket med sår og bylder. Hennes sammenfiltrede hår var levende av «innvånere».

Det allerførste vi gjorde, var at bade henne og klippe hennes hår kort. I forbigående bør jeg kan? skje minne leseren om, at en eskimo aldri bader fris villig fra vuggen til graven. Kakots lille datter er ders for en av de få eskimoer i historien som har badet. Dernest vasket vi sårene med en opløsning av tjære og alkohol, fikk laget nogen skikkelige klær til henne, og begynte på «å fø henne op». I løpet av få uker var hun et annet menneske. Sårene grodde igjen, legemet blev normalt, hun var i det hele en inntagende liten skapning. Jeg overtalte Kakot til å ta henne med på turen til Seattle.

På veien dit stoppet vi ved Øst Kapp i Beringsstres det og besøkte en australsk handelsmann der ved navn Carpendale. Han var en utpreget, blåøiet australier, som hadde giftet sig med en innfødt kvinne,med hvem han hadde mange barn. Blandt dem var en pike på ni år. Jeg sa ham at jeg gjerne vilde ha henne med som seiskap for Kakots datter, og sende dem begge på skole i Norge. Dette vilde gi dem anledning til å reise og se verden, og også til å gi dem den utdannelse skolegang skaffer, samtidig som det vilde være av den allerstørste interesse for viden« skapsmenn å få anledning til å studere deres karak« ter og åndelige evner. Mr. Carpendale gav sitt sam« tykke, så da jeg kom hjem i 1922, hadde jeg de to barn på fem og ni år med mig, og lot dem gå på skole der. De blev her i to år. Da jeg kom for å ta dem med hjem til sine igjen, fortalte deres lærere mig, at de begge to hadde vært den flinkeste i sin klasse.

Hvad utseendet angikk, var de to store kontraster. Kakots datter hadde med sitt sorte hår og mørke øine en aldeles hvit hudfarve, mens Carpendales datter hadde en mørk, brun hud, til tross for at hun var halvblods. Naturligvis vakte småpikene den største opmerksomhet, ikke bare her, men også første gang de kom frem til civilisasjonen, og forøvrig på hele reisen gjennem statene og over Atlanterhavet.

SJETTE KAPITEL

## FINANSIELLE VANSKELIGHETER

Mens «Maud» lå og reparerte og tok ombord pro* viant og utstyr i Seattle, reiste jeg hjem for å prøve å skaffe mere kapital. Dette var i januar 1922. Jeg blev dypt takknemlig, da jeg hørte at Stortinget un? der mitt fravær hadde bevilget mig 500 000 kroner til Maudekspedisjonens fortsettelse. Dette var så me« get mere gledelig som det blev gjort uten en antyds ning av en ansøkning fra min side. Jeg var derfor så meget desto mere takknemlig. Men ved en ren tilfeldighet, som det var umulig for giverne å forutse, var dette beløp ikke tilstrekkelig, da jeg kom for å heve det. Efter?krigsnedgangen som påvirket så mange lands valuta, hadde forårsaket et veldig fall i kronens verdi. Som følge av dette var den bevilgede sums kjøpeevne redusert til det halve av sin oprinde? lige

verdi. Jeg var skuffet, men tapte ikke motet, og besluttet å prøve på å fortsette mitt arbeide i håp om at lykken vilde smile til mig nu som før, så at jeg på en eller annen måte kunde finne en utvei til å finansiere ekspedisjonen.Roald Amundsen på Sydpolferden.Sydpolen.Jeg var nu helt grepet av tanken på en ny metode, hvorefter de arktiske problemer kunde løses, en me* tode som jeg følte mig overbevist om vilde revolu* sjonere hele denne forskning. Leseren vil erindre at jeg tolv år i forveien hadde engasjert en flyver til å hjelpe mig i mitt forskningsarbeide. Leseren vil også erindre, at jeg fem år senere hadde kjøpt en Farman? maskin for å benytte den oppe i isen, men at appa* ratet blev gitt til staten, da verdenskrigen brøt ut i 1914. Nu i 1922 var jeg som aldri før sikker på, at tiden var inne til å prøve denne nye metode der oppe i isen.

Jeg har før i denne bok forklart betydningen av Nansens revolusjonerende nye metoder — hvorledes bruken av de lette sleder og hundeforspannene hadde vist alle dem som kom efter ham, hemmeligheten ved de lange og hurtige fremstøt mot polene.

For min egen del gjør jeg krav på å ha funnet på en lignende forbedring ved å benytte luftfartøiet som et middel i polarforskningens tjeneste. I et senere kapitel skal jeg komme nærmere inn på dette, som innebærer i sig hele polarforskningens fremtid. For nærværende er det imidlertid tilstrekkelig bare å nevne det.

Da jeg i 1922 gjorde mig klar til å reise tilbake til Seattle og gå ombord i «Maud», besluttet jeg å ta med mig en flyvemaskin til bruk i isen. Mens jeg var i Oslo, hørte jeg om den dengang nye type av Junkers flyvemaskiner, som nettop hadde satt verdensrekord i langflyvning, idet den hadde holdt sig i luften i 27timer uten å lande. Jeg så i denne rekord en anled* ning til å virkeliggjøre en ærgjerrig drøm, som hadde festnet sig hos mig, nemlig å fly fra kontinent til kon* tinent over Ishavet. Jeg besluttet å gjøre forsøket ved å starte fra Point Barrow på Alaskas nordkyst, og fly over til Svalbard. Polen selv hadde in* gen interesse for mig — Pearys glimrende dåd i 1909 hadde ødelagt dennes verdi for alle senere forskere.

Flyvningen over polhavet derimot var et ennu ube* skrevet blad. Det var også et foretagende av den aller største videnskapelige betydning. Den største del av jordens overflate (land eller hav) som ennu ikke var utforsket, var den del av polhavet som strek* ker sig fra Alaskas nordkyst, over Nordpolen og ned til det nordlige Europa. Den videnskapelige betyd* ning av dette områdes utforskning vil fremgå av følgende: Polene er de tempererte soners «klima* fremstillere». Luftstrømningene rundt jordens po* ler, har mere innvirkning på temperaturen dag for dag i New York og Paris enn noget annet, solen undtatt. Kjennskapet til de geografiske og meteorologiske forhold ved polene er derfor av uen* delig stor betydning for videnskapsmennene.

Min interesse for denne transpolarflyvning var altså ikke blott og bar eventyrlyst, den var også geografisk cg videnskapelig.

Jeg fikk mitt ønske om å få en Junker*maskin op* fylt ved å kjøpe en i New York, og jeg førte den medtil Seattle, da jeg kom dit om våren 1922. Jeg gjorde et ophold i New York på min reise til Seattle, og der diskuterte jeg mine planer om en polarflyvning med chefene for Curtiss Aeroplan Company i Garden City, Long Island. De forstod at mine grunner til å kjøpe en Junker var dens store aksjonsradius og brandsikre konstruksjon. Junkeren hadde begge disse egenskaper, hovedsakelig fordi det materiale den var bygget av, var et helt nytt metall, kalt dur* aluminium, dette forener omtrent aluminiumets lett= het med stålets styrke. Mr. C. M. Keyes, direktøren for Curtiss*selskapet delte min begeistring for å stu* dere polhavet fra luften. Meget generøst tilbød han mig en Curtiss Oriole som hjelpemaskin for kortere rekognoseringsflyvninger. Jeg mottok hans tilbud med takk.

Efter at jeg var kommet til Seattle, var vi snart f er* dig med alle forberedelser. Vi var fullt proviantert for syv år. Likeledes førte vi med et komplett utstyr av nye instrumenter av siste fabrikat til våre viden* skapelige observasjoner. Den Iste juni 1922 forlot vi Seattle. Isforholdene var akkurat like slette denne sommer som alle de foregående, så da jeg, efter at vi var kommet til Deering i Alaska, hørte at der lå en handelsskonnert i Kotzebue*sundet underveis til Point Barrow, besluttet jeg å opsøke skipperen og spørre ham om det lot sig gjøre å overføre den store Junker* maskin til skonnerten, så «Maud» kunde fortsette videre op i isen og begynne driften så snart sommulig. Dette blev gjort, og løitnant Omdal og jeg med Junkermaskinen gikk over på skonnerten, som så fortsatte nordvestover langs Alaskas kyst, mens «Maud» gikk stikk imot nord og inn i isen.

På grunn av de dårlige isforhold kom ikke skonnerten frem til Point Barrow, så den måtte sette oss i land i bukten ved Wainwright.

Jeg hadde under et kortere ophold i London sist i februar gått til en kjent hjertespesialist, for å få undersøkt hvilken varig skade, om nogen, min op* levelse med den lekke petroleumslampe hadde forår* saket. Hans dom var kort og fyndig: «Ikke tale om flere ekspedisjoner,» og han tilføiet, «hvis De ønsker å leve lenger enn nogen få år fremover, så må De undgå sterke legemlige anstrengelser.»

Men ni måneder senere den 19de november 1922, startet jeg til fots fra Point Barrow sammen med en innfødt postfører, og tilbakela ca. 1 000 kilometer til Kotzebue på ti dager, altså med en gjennemsnittsfart av 100 km. om dagen. De følgende to dager tilbakela jeg ca. 180 km. fra Kotzebue til Deering, og i de der* nest følgende fire dager tilbakela jeg 400 km. fra Deering til Norne. Med andre ord, efter at jeg i februar var «blitt tellet ut» av en hjertespesialist, foretok jeg i november den mest slitsomme tur jeg nogensinne har gjort, idet jeg praktisk talt tilbakela ca. 1 600 km. over sne og is med en gjennemsnittsfart av ca. 100 km. om dagen bare med nogen få timers hvile om natten for å få litt søvn.Dette hendte for fem år siden, og til tross for at jeg siden da har vært utsatt for flere kraftige legemlige påkjenninger, har jeg ennu ikke merket nogen ubeha« geligheter som følge av dette. Jeg forteller det, ikke for å redusere en fremragende læge, eller for å skryte av mig selv, men for å gjøre opmerksom på de for« bausende helbredende krefter som er nedlagt i det menneskelige legeme, når man som jeg, gjennem hele livet fra ungdommen av og fremover arbeider på stadig å holde det i den oprindelige tilstand naturen vil at det skal være i.

Vinteren 1922—23 var jeg i Nome, reiste derfra i april og kom tilbake til Wainwright 12te mai 1923. Løitnant Omdal hadde nyttet den lange ventetid til å arbeide på Junkeren, og han hadde den da også helt startklar. Han hadde satt på skiene, som var konstruert for å brukes istedenfor hjul ved landing på isen. Like efter at jeg var kommet foretok han en prøveflyvning. Da han landet, røk venstre ski, som om den hadde vært av papir. En undersøkelse viste at den hadde vært konstruert slik, at hele presset mot understellet koncentrertes i en metalldel, ikke stort tykkere enn et grovt papirark. Vi hadde ingen midler til å reparere skien, og selv om vi hadde hatt det, var det klart at en bedre konstruksjon måtte til her, skulde vi kunne gjøre oss håp om en heldig lan« ding. Det eneste vi kunde gjøre, var å prøve et par flottører vi hadde, men disse var naturligvis bestemt for start og landing på sjøen. De viste sig også meden gang å være aldeles ubrukelige. Jeg besluttet der* for å bli i Wainwright og sende Omdal til Seattle efter nytt understell.

Nu gikk jeg for full fart like inn i en rekke begiven* heter, som førte til den mest pinlige, den mest yd* mykende og i det store og hele den mest tragiske epi* sode i mitt liv. Den norske konsul i Seattle anbefalte mig ved min ankomst dertil en mann, dansk av fød* sel, ved navn Hammer. Denne danske som var skibs* megler i Seattle, hadde mange gode forbindelser, og var dessuten meget energisk. Han hadde en stor be* kjentskapskrets i byen og et godt navn. Efter at de begivenheter hadde funnet sted som jeg nu skal be* rette om, karakteriserte en av mine venner Hammer «som en kriminell optimist». Denne karakteristikk bør komme forut for den efterfølgende beretning, fordi den, når jeg nu kaster blikket tilbake, er et nøi* aktig uttrykk for mitt eget syn på Hammer, likesom den også vil hjelpe leseren til lettere å få et korrekt innblikk i det som hendte.

Da jeg for første gang møtte Hammer i 1921, hadde jeg ingen grunn til å opfatte hans optreden ander* ledes enn som elskverdighet mot mig, og som inter* esse for arktisk forskning. Han var til stor nytte for oss hele vinteren igjennem, idet han hjalp oss med å kjøpe proviant og få ordnet reparasjonen av «Maud»s propell, mens vi gjorde oss klar på ny.

For å vende tilbake til min beretning: Da jeg

hadde avgjort, at Omdal skulde dra tilbake efter nytt understell og at jeg selv skulde bli igjen, mottok jeget telegram fra Hammer, sålydende: «Kam ut. Jeg har tre nye maskiner til Deres disposisjon.» Jeg blev selvfølgelig veldig begeistret over denne uven* tede nyhet, og var ikke sen om å efterkomme kalleb sen. Jeg skynte mig til Seattle, hvor jeg traff Hams •mer og diskuterte stillingen med ham.

Sørgelig nok stod jeg nu i begrep med å lære ennu en ting som en forsker bør kunne — og det uheldigs vis noget som det i kraft av tingenes tilstand er umus lig for ham å lære — nemlig erfaring om og kjenns skap til forretningslivet. Ulykken som jeg nu blev kastet inn i, kom helt og holdent av min mangel på forretningserfaring. Jeg hadde aldri hatt anledning til å sette mig inn i forretningsmetoder, og måtte alis tid stole på andre, også hvad mine egne forretninger angikk. Hittil hadde jeg ingen ubehageligheter hatt av dette. Jeg gjorde som det blev mig sagt, og alt gikk bra, men dette var ikke tilfelle hvad min fors bindelse med Hammer angikk.

Det viste sig under vår samtale, at Hammer hadde vært i Berlin for å søke lægehjelp og bli operert. I hvert fall var dette den grunn han angav for reisen. Hvad han virkelig gjorde, var å reise like ned til Junkerfabrikkene i Tyskland og med sin glatte tunge overtale Junkersfolkene til på stedet å gi ham en ny maskin av siste forbedrede type.

Jeg satte pris på Hammers foretagsomhet, og på Junkerfabrikkens gavmildhet, men jeg var nu, som følge av hvad vi hadde lært på Point Barrow, overs bevist om, at Junkermaskinen ikke kunde gjennemsføre flukten, og at vårt eneste håp om et heldig ut* fall lå i å sikre oss flyvebåter. Med andre ord, jeg hadde trukket den slutning, at et forsøk på å lande på den ujevne polaris med ski eller lignende under* stell ikke lot sig gjennemføre. Vi måtte ha maski* ner som var spesielt konstruert for landing og start fra sjø, sne og is.

Hammer tilbød nu å skaffe flyvebåtene. Det neste spørsmål var hvor pengene skulde komme fra. Ham* mer forsikret at han skulde klare det, og nu fremla han en meget genial plan.

Han vilde selge brevkort av tynnest mulig papir, som skulde føres med over polen under transpolar* flukten, slik at kjøperen kunde overraske og giede en venn ved å sende ham et av de første kort som hadde passert polen. Kortene blev senere laget og solgt for en dollar stykket. Til slutt disponerte Ham* mer over 10 000 dollars.

I mellemtiden reiste jeg til Europa, og på Hammers forlangende gav jeg ham — hvor uklokt det var skulde jeg senere få erfare — prokura til i mitt navn å inngå forpliktelser og avslutte forretninger. Først reiste jeg til Oslo, hvor jeg efter mange vanskelig* heter fikk regjeringen til å utgi et spesielt frimerke, som skulde brukes på disse kort. Frimerkene vilde komme til å gi store inntekter. Filatelister hadde nemlig hittil betraktet Norge som stående alene hvad renheten av våre frimerker angikk, fordi vi hittil al* dri hadde gitt ut nogen slags spekulasjonsmerker. Avdenne grunn fikk dette polmerke en spesiell interesse og verdi for samlere.

Mens jeg holdt på med dette arbeide i Oslo, kom Hammer til Europa, og sammen reiste vi til Kjøben* havn, hvor vi hadde en konferanse med represen* tantene for Dorniers aeroplanfabrikker. Den flyve* båttype dette firma bygget var den maskin jeg hadde bestemt mig for til flyvningen. Hammer bestilte om* gående, ikke en, men tre slike båter og forpliktet sig til å betale ca. 130 000 kroner stykket for dem. På sin flotte måte overbeviste han Dorniers representanter — som han også hadde overbevist mig — om at der var penger nok, så de gikk i gang med konstruk* sjon og bygning av tre båter uten annen sikker* het enn et forsvinnende beløp, deponert på konto. I virkeligheten deponerte Hammer intet, og hans «kriminelle optimisme» er ene og alene skyld i at han var sikker på at han skulde klare å få tak i midler, så han blev istand til å møte innbeta* lingene.

Hammer forsikret mig med overbevisende veltalen* het om at pengene vilde komme. Jeg viet mig derfor meget forhåpningsfullt til salget av frimerkene for på min side å bidra mitt til å skaffe så mange penger jeg kunde.

Dornier*fabrikkene bygget maskinene ved sine fa* brikker i Marina de Pisa i Italien, da det som følge av fredstraktaten var forbudt tyskerne å bygge flyve* maskiner av denne størrelse i Tyskland.Jeg næret ikke den aller ringeste mistanke til Ham« mer, før jeg på vårparten 1924 reiste til Marina de Pisa for å inspisere maskinene og overvære deres prøveflyvning. Der begynte jeg å høre foruroligende ting, som Hammer skulde ha sagt til italienerne. Til« synelatende hadde han skrytt en masse og også gjort sig skyldig i uansvarlig tale. Min mistanke var vakt, men det var ikke tilstrekkelig til at jeg kunde ta fatt i ham.

Litt senere kom nogen av mine norske kamerater, hvis ord jeg visste jeg kunde stole på, og fors talte mig nogen eksempler på hvad Hammer hadde sagt. Blandt annet skrøt han av, at han hadde gjort 21 flyvninger fra Spitsbergen, og vis dere at han skulde føre en av maskinene til polen. Intet kunde være mindre

overensstemmende med sannheten enn dette. Han kjente akkurat like så lite til flyvemaskiner og deres behandling som et barn, og han kjente ennu mindre til navigasjon, hvad den ting angikk. Intet kunde være mere absurd enn tanken om å ta en så lite erfaren og i alle deler uskikket mann som ham med på en slik ekspedisjon, der i beste fall var ytterst hasardiøs, og som i hvert fail vilde kreve et maksimum av arktisk erfaring, noget han overhodet ikke hadde.

Slike historier som denne blev det til slutt så mange av, at jeg blev nødt til å telegrafere til ham og av« bryte hele ekspedisjonen. Jeg var så rasende, at jeg måtte «gi ham sparken» både hvad hans forbindelser med ekspedisjonen og mine private forretninger an«gikk. Jeg offentliggjorde derfor mitt brudd med Hammer. Han forstod øieblikkelig at andre ting han hadde gjort, og hvori han hadde innblandet mitt navn, nu vilde komme for dagens lys, og likeledes at dette vilde bli meget ubehagelig for ham. Tydeligvis rettferdiggjorde ikke hans handlinger hans samvits tighet, for han ventet ikke for å stande til rette. I stedet for å fly over Nordpolen, «fløi» han til Japan.

Så snart som jeg opdaget Hammers upålitelighet og offentlig hadde tatt avstand fra ham, kom naturligs vis alle han hadde gjort forretninger med og meds delte mig hvilke forpliktelser han hadde inngått i mitt navn. Hvad disse oplysninger bragte for dagen, var nok til å legge beslag på selv en dreven forretningss manns evner. For mig, som alltid har betraktet fors retninger som et mysterium, var stillingen simpelthen skrekkelig. Jeg var så ydmyket, at jeg mangler ord for å uttrykke mig, fordi Hammer, ved å inngå fors pliktelser som lå langt utenom de midler jeg kunde gjøre mig håp om å skaffe, hadde fremstillet mig i verdens øine som en finansiell kjeltring.

Men bitterhetens beger var ennu ikke tømt til bunns. Min bror Leon Amundsen hadde bestyrt mine private affærer her hjemme, helt siden jeg begynte som polarforsker. Alle de penger jeg hadde tjent, sendte jeg ham, og også alle mine regninger. Han passet bankforretningene og betalte all gjeld. Mine forretningsbøker førte han også, disse så jeg aldri på, da jeg stolte helt og fullt på ham. I min ulykke vendte denne bror sig mot mig. Jeg sier det medskam — jeg vilde aldri ha bragt det frem for offent* ligheten, hvis det ikke var hans forræderi som var skyld i at saken kom for retten og således blev al* mindelig kjent.

Ifølge min brors bøker skulde jeg skylde ham ca. hundre tusen kroner. Jeg tviler ikke på, at han under almindelige forhold trygt vilde sett på at denne gjelds* post stod udekket, inntil mine foredrag og bøker hadde satt mig istand til å innfri den. Men den plut* selige opdukken av alle de forpliktelser Hammer hadde inngått i mitt navn, her, der og overalt, skremte min bror, så han trodde at det jeg skyldte ham, vilde gå tapt ved katastrofen. I stedet for å gjøre hvad der stod i hans makt for å hjelpe mig til å møte kra* vene, og dermed skaffe mig anledning til å dekke

dem, valgte han en fortvilet fremgangsmåte i håp om å skaffe sig selv dekning foran de øvrige kreditorer. Mitt eneste aktivum var mitt hjem ute i Bundefjor*

den, og min bror meddelte mig at han vilde treffe foranstaltninger til å få huset solgt for å få dekket sine krav.

At han hadde vendt sig mot mig, gjorde mig uen* delig vondt, men jeg var også oprørt over hans grisk* het. Jeg søkte derfor øieblikkelig juridisk bistand. Min advokat forsikret mig, at min brors plan om å selge huset vilde bli behandlet av retten som et kri* minelt forsøk på å bedra de andre kreditorer. Dette lettet mig betraktelig hvad den side av saken angikk. Nu forlangte jeg å få utlevert høkerne, men det nektet han. Da mine øvrige kreditorer presset på, nødven*diggjorde dette at jeg måtte ha full rede på min gjeld for å kunne utarbeide en plan, hvorefter jeg kunde møte denne. Det var selvsagt derfor av avgjørende betydning å få tak i min brors bøker. Der var en av to veier å velge — enten å få rettens kjennelse for at bøkerne kunde gjennemgåes, eller gå konkurs. Retten vilde da beslaglegge bøkerne til eget bruk, og min bror måtte utlevere dem. Jeg betraktet utsikten til en offentlig konkurs med ubeskrivelig skam, men da der tilsynelatende ikke var nogen annen utvei, be* sluttet jeg å gjøre dette.

Min brors bøker blev så fremlagt som følge av rets tens kjennelse, og all gjeld utenom gikk inn i boet.

Hans neste skritt var å saksøke mig. Men kjennel# sen gik ham naturligvis imot, og han tapte saken. Så prøvet han det laveste av alle midler — «black# mailing». Heldigvis fikk hans egen advokat i tide holdt ham tilbake fra

det. Jeg har ofte studert på, hvad der har bevirket forandringen i denne manns karak# ter. Som barn var han absolutt den lydigste og tek# keligste av oss brødre. Han var «lammet» i familien. Hvad kunde grunnen være? Nedarvet? Sikkerlig ikke. Min mor og far var de beste og hederligste mennesker i verden.

Jeg eiet nu ingenting, og det var bare rettens barm# hjertighet som gjorde at jeg hadde tak over hodet. Dette var imidlertid min minste sorg. Mine lands# menn, hvem jeg mere enn en gang hadde bragt ny berømmelse ved mine ferder, hadde ofte vært glad over å kunne hedre mig. Nu da ubekjennskap tilforholdene hadde bragt mig i en ydmykende stilling, vendte de sig mot mig næsten alle som en med et utrolig raseri. Folk som hadde smigret og rost mig, begynte å høre på de styggeste skandalhistorier. Pres* sen angrep mig. De kunde ikke frata mig hverken erobringen av Nordvestpassasjen eller opdagelsen av Sydpolen — selv jeg vilde føle falsk beskjedenhet hvis jeg beskrev dem anderledes enn som berømme» lige ferder. Men nu da jeg var hjelpeløs og satt i en vanskelig stilling, næret ikke de selvsamme leber som hadde skildret mitt liv som en heder for nasjonen, den allerringeste betenkelighet ved å kolportere de mest gjennomsiktige løgner for å tilsmusse min ære og ta glansen av mitt navn. Nogen kunde til og med fortelle, at min konkurs var et avtalt spill mellem min bror og mig for å bedra mine kreditorer. Mere ond» skapsfulle hjerner opfant den historie, at de to eskimopiker jeg hadde tatt med hjem, var mine ille» gitime barn, hvis farskap jeg falskelig hadde påført Kakot og den australske handelsmann — en løgn så gjennemsiktig, at hadde ikke min ulykke gjort mere avbalanserte mennesker mottagelige for hvilken som helst fantastisk historie, vilde den bare ha vært lat» terlig, når den sees i lys av at mitt opholdssted i år før og efter deres fødsel hadde vært på steder, som lå langt borte fra deres hjem.

Det tragiske ved min stilling for bare tre korte år siden savner jeg ord for å beskrive. Efter tredve års målbevisst arbeide, og efter et liv levet efter de strengeste æresbegreper, at mit navn da skulde trek»kes ned i det smuss disse lumpne sladderhistorier var, bare fordi jeg hadde stolt på en uverdig, var en utålelig ydmykelse. Jeg hadde utvilsomt gjort mig skyldig i et stort misgrep ved å overlate mine forret* ningsanliggender så blindt til andre — selv om jeg ikke engang nu kan forstå, hvorledes jeg skulde kunne ha gjort det anderledes. For dette feilgrep hadde jeg fortjent den straff å gå konkurs, men det er sikkert at jeg ikke hadde fortjent mine landsmenns hån og utakknemlighet. For dem som benyttet min ulykke til ved sladder å ødelegge et medmenneske, hvis stør* ste forbrydelse i deres øine bestod i at han hadde nådd lenger frem i anseelse enn de, for dem som fry* det sig over sine sladderhistorier, fordi de derved håpet å rive overende en som stod høit, føler jeg en avgjort og ubeskrivelig forakt. Jeg takker den almek* tige for at han siden de dager har gitt mig anledning til å nå resultater, som påny har bevist både hvad der bodde i mig og mine alvorlige hensikter i livet. Jeg er også takknemlig for, at det er blitt mig givet å kunne gjenvinne de menns aktelse, som virkelig for* stod mig og mine mål, og som stod hevet over det å bli påvirket av dem som baktalte mig, likesom de også på rundhåndet vis gjorde mine siste foretagen* der mulige.

Høsten 1924 kom jeg til Amerika for påny å prøve lykken ved foredrag og artikler til avisene. I artik* lene som blev offentliggjort av aviser på mange for* skjellige steder, hevdet jeg at styrbare luftskiber var fremtidens middel til videnskapelig å utforske polar*egnene. Rekognoseringsflyvninger med maskiner tungere enn luft var mulig, og vilde være nyttige for å lære problemets generelle geografiske sider å kjenne. Men til inngående studier måtte luftskiber benyttes, fordi de er så meget sikrere. Jeg pekte på at maskiner tungere enn luft ikke kunde anvendes i dette øiemed, før helikopteret var helt uteksperimen» tert, og det derved var gjort mulig for aeroplaner å stige op og lande langsomt vertikalt.

Mitt stille håp hvad min kommende ekspedisjon angikk, var begrenset til å forsøke en rekognoserings» flyvning fra kontinent til kontinent over Nordpolen, av den enkle grunn at aeroplaner var billigere enn luftskiber. Forvirringen i mine pengesaker og den flekk jeg uten grunn hadde fått på mitt gode navn og rykte, gjorde at det vilde falle mig overordentlig vans skelig å få hjelp og støtte til å organisere en slik flyvning.

Min håpløshet kulminerte, da jeg vendte tilbake til New York efter en foredragsturne, som praktisk talt var en fiasko. Mine avisartikler hadde kastet lite av sig. Som jeg satt der i mitt værelse på Waldorf Astoria, forekom det mig at alle sund nu var lukket for mig, og at min karriere som polarforsker var endt på en Ute ærefull måte. Mot,

viljestyrke og ubetvin» geUg tro — disse egenskaper hadde hjulpet mig gjen» nem mange farer og frem til mangen en bedrift. Nu syntes selv disse egenskaper å være forgjeves. Jeg var nærmere ved å gi op i sort fortvilelse enn nogen» sinne før i mitt 53»årige liv.Roald Amundsens hejm i Bundefjorden.Roald Amundsen ved sitt skrivebord. Fra arbeidsværelset.Som jeg satt slik og grublet på mitt værelse, ringte det på telefonen. Jeg tok den, og en mannsstemme spurte om jeg var tilstede, idet den tilføiet: «Jeg traff Dem for mange år siden i Frankrike under kris gen.» Hundrer har introdusert sig for mig på denne måte, bare for å kaste bort min tid med ørkesløst skravl. Men der var kanskje nu ennu større grunn enn vanlig til mitt korte og avslående svar. Jeg hadde jo også mindre hyggelige erfaringer om besøk som kom med stevninger, og om andre som kom for å snakke om Hammers gjeld. Jeg var aldeles ikke oplagt til å motta tilfeldige bekjente, hvis eneste refe= ranse var «et møte i Frankrike».

Det neste som blev sagt, fikk mig til å høre efter med glede. Han sa: «Jeg er amatør hvad polarforsks ning angår, men meget interessert, det kunde være at jeg kunde skaffe midler til en ny ekspedisjon.» Jeg behøver vel neppe å fortelle at jeg bad ham komme op med en gang. Fem minutter efter satt jeg fordypet i samtale med Lincoln Ellsworth, hvis navn nu er så kjent for verden, at jeg vel neppe her be* høver nærmere å forteile hvem han er.

SYVENDE KAPITEL

## FLUKTEN MED LINCOLN ELLSWORTH

Ellsworth forklarte at han hadde sin egen formue og var meget eventyrlysten. Hvis jeg vilde samtykke i å dele ledelsen av en ekspedisjon med ham, så han kunde ha gleden av å fly over polhavet, vilde han påta sig å skaffe kapital til innkjøp av to flyvebåter og dessuten dekke nogen av de øvrige utgifter.

Jeg var henrykt. De forbigangne års tristhet var borte, og selv de redsler jeg hadde oplevet som fors retningsmann, blev glemt under de forberedende arbeider.

Ellsworth gav femogåtti tusen dollars i kontanter.

Jeg sørget for en flyver og en mekaniker til hver maskin. Flyvebåtene blev levert på Kings Bay Svah bard våren 1925. 4de mai var alt klart til start, og denne dag var vi alle samlet der oppe. Det var Elis* worth, flyverne RiisersLarsen og Dietrichson og mekanikerne Omdal og Feucht og mig selv.

Da vi satt samlet i vårt første «krigsråd», kom RiisersLarsen med en oplysning, som var ganske fors bløffende. Han meddelte at han hadde fått rede påat det italienske luftskib N. 1 kunde fås kjøpt av den italienske stat, og at prisen sikkert ikke var over fire hundre tusen kroner. Vi var alle både glad og for* bauset. Hverken Ellsworth eller jeg hadde nogen* sinne tenkt oss at et luftskib kunde fåes så billig. Vi vilde aldri ha nøiet oss med flyvebåter, hadde vi kjent til dette. Vårt mål var en flyvning over polhavet fra kontinent til kontinent over nordpolen. Med flyve* båtene var dette et hasardiøst foretagende, men vi var glad for å kunne løpe risikoen med et heldig resultat i utsigt. Med et luftskib derimot var et heldig gjennemført foretagende innen mulighetens grenser.

Ellsworth lovet hundre tusen dollars på flekken til kjøp av N. 1, hvis Riiser*Larsen kunde bekrefte rik* tigheten hvad salget av det angikk. Vi besluttet å utføre vår forestående flyvning med flyvebåtene, men var enige om i ethvert tilfelle å flyve med luftskib neste sommer.

Jeg hadde en særskilt grunn til å være fornøid ved meddelelsen om N. 1, for jeg hadde vært ombord i den to år i forveien og hadde som gjest vært med på en kortere flyvning. Jeg hadde senere fulgt dens bane, og var opmerksom på at den hadde fullført mange heldige flyvninger, og hadde derved konsta* tert at dens aksjonsradius var helt tilstrekkelig for en flyvning over polhavet. Nogen mindre forandringer måtte foretas. I særdeleshet måtte en stiv baug påbygges, så den kunde fortøies til mast i stedet for å måtte huses i en dekket hangar. Jeg var jublendeglad ved tanken om at nu vilde muligens min drom om en transpolarflyvning bli virkeliggjort.

Våre to DornierÆyvebåter bar numrene N 24 og N 25. Ellsworth, Dietrichson og Omdal var plasert ved N 24 som henholdsvis navigatør, flyver og meka* niker, mens Riiser=Larsen, Feucht og jeg selv hadde de tilsvarende stillinger på N 25.

Den 21de mai forlot vi Svalbard og styrte så den kurs som skulde bringe oss op mot nordpolen. Nu da vi var sikre på å kunne utføre vår hensikt om en flyvning fra kontinent til kontinent året efter med luftskib, var vi enig om at den flyvning vi nu var ute på, bare skulde være en lang rekognoseringstur. Vi vilde omhyggelig studere isoverflatens art så langt op mot polen som vi kunde komme, særlig med henblikk på mulige landingsplasser. Selvfølgelig kunde vi også muligens opdage nytt land, da denne del av polhavet ennu ikke var utforsket.

Hver flyvebåt førte brensel for 2600 km. flyvning.

Da vi nådde 88 0 nordlig bredde — eller ca. 1000 km. fra Svalbard — så vi det første åpne vann under oss. For å være sikre på at det ikke var noget optisk bedrag cirklet vi rundt det lavt nede. Mens vi holdt på med dette, begynte den aktre motor på N 25 å fuske, så vi blev tvunget til å lande. Hvis nogensinne en landingsplass for en flyvemaskin har virket som om den var spesielt gjort i stand av skjebnen, så var det her. På et hvilket som helst tidligere tidspunkt på den 1000 km. lange flyvning, vilde vi være tvungettil å lande på den ujevne opskrudde is med den følge at våre maskiner sikkert vilde være blitt ødelagt.

Som det nu var, var råken vi gikk ned i akkurat lang nok til at vi kunde lande uten uhell. Vår båt — N 25 — dunket mot isen i den annen ende av råken, men heldigvis var farten tatt så meget av, at den ingen skade led.

Vi begynte febrilsk på å forsøke å redde N 25. Det varte ikke lenge før vi blev opmerksomme på noget som fikk oss til å drive ennu hårdere på — vannet i råken som vi var gått ned i, begynte å fryse. Seks timer efter landingen var den fast tilfrosset. Ved iherdig arbeide hadde det lykkes oss å redde båten fra isens favntak.

Vår stilling var helt igjennem meget farlig. Her befant vi oss 1000 km. fra civilisasjonen, nede på isen med aeroplaner konstruert for landing på sjø, med det ene apparats motor helt i uorden, og med pro* viant for omkring tre uker, når fulle rasjoner blev benyttet.

Det eneste håp om redning lå i å overføre alle mann til N 25, og gjøre hvad vi kunde for å få den i luften igjen. Selv under de best mulige forhold vilde dette ikke vært nogen lett sak med det dobbelte mannskap N 25 nu skulde føre. Men forholdene her var ikke engang de best mulige. I stedet for å gå op fra vann, som båten var konstruert for, måtte vi gå op fra isen, og det fra en is som ikke var jevn som en skøitebane, men så ujevn som skruningene kunde få den — is*stykker av nær sagt hvilken som helst størrelse og form lå hopet sammen i vill forvirring.

Vi hadde derfor intet annet å gjøre enn å forsøke på å jevne ut en tilstrekkelig isflate, så vi kunde få i stand en startplass. Vi arbeidet som gale på dette i fire og tyve dager. Det var et kappløp med døden, for hungersdøden, som vilde avslutte det hele, kunde vi ikke holde borte meget lenger. Som det nu var, levde vi på ca. 225 gram om dagen. Hver morgen fikk vi et lite stykke chokolade opløst i varmt vann og tre havrekjeks. Til middag en kopp pemmikan* suppe. Til aftens fikk vi noget som minnet om chokolade og ytterligere tre kjeks. Vi led naturligvis av utilfredsstillet hunger, men på den annen side var det forbausende å se hvorledes vi beholdt våre krefter på så mager en kost og med så slitsomt arbeide.

Den 24de dag hadde vi endelig fått i stand en start* plass, som var mere eller mindre jevn i en lengde av ca. 500 meter. Teoretisk sett slyulde N 25 trenge 1500 meter åpent vann for å kunne lette, men vi kunde ikke jevne ut mere enn 500 meter. Ved utløpet av denne distanse stoppet startplassen ved en avsats, som gikk ned til overflaten av en liten dam som lå ca. 3 fot lavere, den hadde en bredde på ca. 15 fot. På den annen side lå et jevnt isflak omtrent 150 meter i diameter, og på bortsiden av dette raket en ca. 20 fot høi skrugar i været. Denne greide vi naturligvis ikke å bryte ned. Slik som det lå an, skulde jeg anta at vi hadde bragt bort ca. 500 tonn is på fire og tyve dager.Den hvile vi undte os mens vi holdt på med dette tunge snearbeide, brukte vi delvis til å sove, delvis til observasjoner — astronomiske, meteorologiske og oceanografiske. Disse dybdemålinger gav avgjø? rende bevis for at der ikke fantes land i nærheten av vårt opholdssted. De blev tatt efter en ny og genial tysk metode,

hele utstyret veide bare tre pund. Metoden benyttet sig av ekkoets prinsipp. To hul? ler blev boret i isen og ned gjennem det ene blev firet en wire, hvortil der var festet en meget øm« fintlig mikrofon.

En mann lyttet her mens en annen fyrte av en ned? senket sprengladning ved det annet hull. Et stoppeur blev benyttet til å bestemme det nøiaktige tidspunkt for eksplosjonen og for ekkoet. Lyden av eksplo? sjonen gikk ned gjennem vannet til havbunnen, og blev sendt samme vei tilbake til overflaten, hvor den blev mottatt i telefonen som stod i forbindelse med den nedsenkede wire. Vi foretok to dybdemålinger med dette apparat. Vi målte en dybde av ca. 12 000 fot. Selvsagt finnes der ikke land i nærheten av slike dybder.

Den 15de juni hadde vi gjort alt som gjøres kunde for å få N 25 klar. Fra N 24 hadde vi overført alt vi hadde bruk for til hjemturen og som vi med trygghet kunde ta ombord i den allerede overlastede N 25. Alle seks stuet vi oss så sammen ombord, motoren blev startet og Riiser Larsen anbragte sig ved rorene.

Mitt livs mest spennede øieblikke var de som nu kom. Riiser?Larsen åpnet straks for full gass.Eftersom farten øket, blev virkningen av den dår* lige is mangedoblet, og båten slingret så voldsomt, at jeg mere enn en gang var engstelig for at vi skulde kantre og få en av vingene brukket. Nærmere og stadig hurtigere kom vi slutten av startbanen, men ennu viste humpingen at vi ikke hadde forlatt isen. Med økende fart, men stadig i isens vold, nærmet vi oss avsatsen ned mot dammen. Vi nådde den, hop« pet over dammen og ned på isflaket på den annen side — og så løftet vi. En kolossal følelse av lettelse grep mig, men den varte bare et øieblikk. Der, rett foran oss og bare nogen få fot undav, raket skru« garen på den annen side i været. Vi hadde kurs like mot den. Om fem sekunder vilde vi få vite om vi skulde kunne greie den og tilslutt komme helt klar og op i luften med chansen til å kjempe oss tilbake i sikkerhet, eller om vi skulde «crashe» mot den. Hvis vi «crashed» — vilde vi, selv om vi undgikk en øie« blikkelig død, bli stillet ansikt til ansikt med en uav« vendelig død, ensomme og forlatte i den arktiske isørken. Tanker og følelser kommer fort i en slik situasjon. Sekundene var lange som fryktelige timer. Men vi greide garen — det kunde vel ikke være stort mere enn en tomme om å gjøre. Tilslutt var vi under« veis, efter 24 dagers fortvilet arbeide og engstelse.

Time efter time fløi vi mot syd. Lå vi på riktig kurs? Hadde vi bensin nok? Lenger og lenger ned sank bensinen i kontrollglasset. Endelig, med brensel for bare en halv times flyvning igjen, jublet vi alle plutselig. For der langt under oss mot syd lå Sval«bards vel kjente tinder. Under oss så vi en mørk stripe, som betød åpent vann, hvor vi kunde lande. Men ennu var motgangen ikke forbi. For å nå dette åpne vann, måtte vi gjøre en stor sving over opskrudd is, noget som vilde kreve endel manøvrering. Jeg hadde sett på Riiser*Larsen den siste halve time, og hadde lagt merke til, at mens han betjente stabili* seringsrorene, viste det sig at han måtte bruke stor kraft. Til slutt stoppet det hele op og han måtte der* for gå rett ned, men hadde i mellemtiden heldigvis nådd ut over åpent vann. Hvis ikke var vi blitt knust på stedet.

Det var nesten like så nær ved som i de forbi* gangne uker. Vi hadde funnet frem til og landet på det eneste sikre sted på Svalbard, tiltross for de noget usikre forhold vi hadde navigert under, tåke, lite brensel og dessuten et vrangt ror.

Hermed endte vår første langflyvning over pol* havet op til 88 ° nord bredde.

## ÅTTENDE KAPITEL

## TRANSPOLARFLUKTEN MED «NORGE»

Hvad der virkelig skjedde bak kulissene ved «Nor* ges» flyvning over Nordpolen sommeren 1926, er aldri blitt fortalt. Jeg vilde ikke fortelle det nu, var det ikke fordi så mange feilaktige fremstillinger har cirkulert, at almindelig rettferdighet mot mine kame* rater og mig selv tvinger mig til å fremlegge fakta.

Der hender selvfølgelig alltid ting ved slike fores tagender, som ikke bør offentliggjøres. Når som helst menn samles for å utføre et vanskelig arbeide, ops står der nødvendigvis misforståelser og uvennskap som følge av forskjellig temperament. Polarekspedis sjoner danner ingen undtagelse fra denne regel. Jeg har ennu tilgode å

høre om en ekspedisjon, hvor slikt ikke har forekommet — ikke bare på mine egne — men på alle dem jeg kjenner til. Det er et vakkert og tiltalende utslag av den menneskelige natur å forsøke å glemme disse ting, når ens anstrengelser har ført frem til et lykkelig resultat, og begrave dem i den behagelighetens glemsel som felles hell gir.

Så har alltid vært min skikk. Jeg har efter hverekspedisjon skrevet en bok om den, men aldri har jeg tidligere tatt med nogen av disse kjedelige historier.

For en gangs skyld må jeg imidlertid gjøre brudd på denne regel. Det er ikke bare fordi jeg nu har vært sterkere utfordret — det kunde jeg la passere; — men skulde jeg overlate til offentligheten selv å danne sig et billede, på grunnlag av alle de feilaktige fremstillinger som har strømmet ut fra italiensk hold i form av propaganda, vilde jeg tillate at der blev begått en stor urettferdighet, ikke bare mot mig selv, men også mot Lincoln Ellsworth og mine norske kamerater, som i så uendelig høi grad bidrog til eks* pedisjonens heldige utfall.

Jeg har derfor besluttet at jeg i denne bok vil for* telle den hele historie om «Norges» ferd fra dens før* ste begynnelse til dens avslutning, og deri medta alt, også de ubehagelige episoder. På ingen annen måte enn ved en slik detaljert og uforbeholden beretning er det mig mulig å skaffe offentligheten et solid grunnlag til bedømmelse av sannheten av de mot* stridende historier som har cirkulert.

La mig for det første kortelig gjenkalle hvad der ligger til grunn for ekspedisjonen. Den som har lest de foregående kapitler, vil være opmerksom på, at tanken om en flyvning fra det nordlige Europa til Nord*Alaska, har vært min drøm siden 1909, da ver* den fikk vite at admiral Peary hadde erobret Nord* polen, og dermed hadde overlatt til de efterfølgende forskere å studere de hittil ennu ikke kartlagte pol* hav. Leseren vil også erindre mine mange forsøk påå gjøre denne ferd, heri medregnet mine forberedel* ser i 1909 — 14 — 22 — 23 og 24. Man vil også erindre at Riiser*Larsen på Svalbard hadde meddelt Ellsworth og mig, at det italienske luftskib N 1 sannsynligvis kunde fåes kjøpt til en pris som vi hadde råd til å betale, og at Ellsworth i tilfelle hadde tilbudt å stille 100 000 dollars til vår disposisjon.

Hvor urimelige forekommer da ikke de italienske påstander om, at oberst Nobile fikk idéen til og også førte «Norge»*ekspedisjonen, når de sees i lys av de mange år jeg har tilbragt med å planlegge en flyvning over polhavet. Endog enhver påstand om at han hadde nogen annen stilling enn fører av luftskibet er ukorrekt.

Ikke destomindre biir nu denne urimelige påstand lirket inn i offentlighetens bevissthet ved hjelp av all slags listig propaganda. Hvor helt misvisende denne fantastiske usannhet er, har jeg til hensikt å avsløre i den efterfølgende beretning. Jeg skal med* dele fakta i kronologisk orden.

Flyvebåten N 25 vendte den 15de juni 1925 tilbake til Svalbard efter de hendelser som er beskrevet i det foregående kapitel. Tre uker senere, den 4de juli, kom mine fem kamerater og jeg til Oslo. Da den ekspedisjon vi nettop hadde avsluttet, ikke hadde kunnet fullføre vår opgave: en flyvning fra konti* nent til kontinent, begynte vi øieblikkelig å arbeide med våre mere ærgjerrige planer for det følgende år. Med andre ord, vi fulgte Riiser*Larsens antydning om at det italienske luftskib kunde kjøpes. Vi tele*graferte til oberst Nobile og anmodet ham om å komme til Oslo til en konferanse. Jeg bør kanskje skyte inn, at Nobile var officer i det italienske flyve* vesen, og at han var utdannet både som konstruktør og luftskibsfører.

Da vi derfor tenkte på å kjøpe N 1 av den italienske regjering, var det beste vi kunde gjøre å søke Nobile, fordi han var mannen som kunde svare nøiaktig på hvert spørsmål vi vilde stille angående aksjonsradius, løfteevne og forøvrig alle de øvrige detaljer vi måtte ha rede på. Likeså innlysende var det også, at hvis vi kjøpte N 1, vilde Nobile være den mest ideelle mann vi kunde få som fører av luftskibet. Han hadde allerede ført det på mange flyvninger og kjente føl* gelig dets forskjellige egenskaper meget godt.

Som svar på vårt telegram kom Nobile til Oslo. Vårt første møte blev holdt i mitt hjem. Riiser* Larsen var også tilstede. Nobile lot oss med en gang forstå, at han hadde fullmakt til å handle på vegne av den italienske regjering, idet han nemlig gjorde oss et tilbud som i høieste grad forbauset oss, men som sett i lys av de senere begivenheter var meget beteg* nende. Dette tilbud gikk ut på at den italienske regjering gratis vilde forære oss N

1 på den betin* gelse, at vi på vår side skulde gå med på at den skulde føre italiensk flagg.

Dette tilbud blev øieblikkelig avslått. Jeg hadde ikke den aller fjerneste lyst til at drømmen jeg hadde drømt gjennem sytten lange år, skulde bli virkelig* gjort under noget annet lands flagg enn mitt egetfedrelands. Jeg hadde tilbragt et helt liv med å lære polarforskningens vanskelige kunst. Jeg hadde fort Norges flagg gjennem Nordvestpassasjen og til Syds polen. Intet skulde få mig til å gjore den første tur over polhavet under noget annet.

Det kunde lønne sig å avbryte beretningen her, for å fastslå betydningen av den italienske regjerings til« bud for leseren, et tilbud som blev gjort mig gjennem en officer i dens hær. Jeg var dengang ikke opmerk* som på betydningen, men nu er det oplagt at det fra regjeringens side var et overlagt forsøk på å vinne verdensberømmelse for det nuværende politiske regime i særdeleshet, og den italienske nasjon i sin almindelighet. Min idé om en transpolarflyvning skulde italienerne på denne lure måte tilegne sig som sin egen, og min erfaring som polarforsker skulde utnyttes til å utføre en dramatisk stordåd, som itali* enerne vilde ta all æren for. Heldigvis reddet mitt instinkt og min nasjonalfølelse mig fra å gå i fellen, tiltross for at jeg dengang ikke var opmerksom på at den var stillet for mig. Dessverre var det mig umu« lig å ha nogen anelse om hvor langt ned italienerne vilde gå for å tilrane sig hovedæren for flukten. Disse ting kom senere, og jeg vil også under det følgende behandle dem.

Da jeg hadde avslått Nobiles tilbud om å motta N 1 som gave, spurte jeg ham til hvilken pris vi betin* gelsesløst kunde få kjøpt den. I sitt svar pekte han på at N 1 hadde kostet den italienske stat Lstr. 20 000 å bygge. Nu var den imidlertid to år gammel, og selvom den ennu var i god stand, hadde den hatt flere påkjenninger efter sine flyveturer. Da dens bruk« barhet som militærluftskib nu snart var forbi, hadde han fullmakt til å by oss skibet for Lstr. 15 000, og dessuten gå med på å levere den i full stand.

Selvfølgelig var vi fornøide over dette tilbud. Elis« vorth hadde garantert 100 000 dollars, og her hadde jeg anledning til for nesten 25 000 dollars mindre enn denne sum å sikre mig nettop et slikt luftskib, som jeg i en årrekke hadde drømt om å eie. Efter å ha diskutert endel detaljer, aksepterte vi Nobiles tilbud.

En av disse detaljer var meget viktig. N 1 var av den halvstive type, hvilket vil si, at selv om dens gassbeholder hadde form som en cigar, så var den ikke stiv. Dette innebar i sig en stor vanskelig« het. Da der ikke var brukbare hangarer på de steder vi hadde tenkt å lande på, måtte vi kunne være i stand til å fortøie N 1 til mast. Med den bløte gassekk gående helt frem i baugen var dette ikke mulig.

Vi diskuterte denne vanskelighet, og Nobile er« klerte sig enig i at hans forpliktelse til å levere N 1 «i full stand», også skulde innbefatte den forandring, at den blev forsynt med stiv baug så den kunde for« tøies i mast.

Da vi til gjensidig tilfredshet var blitt enige om alt, reiste Nobile tilbake til Rom for å opsette den ende« lige kontrakt. Riiser«Larsen og jeg skulde kort tid efter komme ned for å undertegne den.

Den følgende måned (august) reiste vi begge til Rom og undertegnet kjøpekontrakten.Ved dette besøk i Rom blev der ytterligere disku; sjon om kontrakten. Jeg hadde under konferansen i Oslo en måned i forveien, spurt Nobile om han vilde være med som luftskibsfører, og han ga sitt samtykke. Nu i Rom anmodet han om at mannskapet bare måtte bli italienere. Denne anmodning nektet jeg absolutt å efterkomme. Jeg hadde mange grunne til det. For det første var det min hensikt at ekspedi; sjonen skulde være et norsksamerikansk foretagende, slik som jeg oprinnelig hadde planlagt den året i for; veien. Ellsworths finansielle assistanse hadde mulig; gjort flukten av 1925, og vilde muliggjøre flyvningen i 1926. Ellsworth og jeg hadde vært kamerater i fare og arbeide. Jeg var lykkelig over å kunne dele den nasjonale ære med min gode amerikanske venn. Men jeg aktet aldeles ikke å dele den med italienerne. Vi skyldte dem ikke annet enn anledningen til å få kjøpt og betale for et gammelt militært luftskib. Jeg var fornøid over å kunne ansette den italienske offi; cer, som hadde konstruert og fløiet skibet. Men ekspedisjonen var Ellsworths og min, og den vilde bli utført med et fartøi vi hadde kjøpt og betalt for.

En annen betenkning var denne: Riiser;Larsen og Omdal hadde delt våre strabaser med flyve; båtene, og det var

derfor min hensikt at de skulde få dele æren ved den forestående flyvning. Ikke alene æren, med også de meget viktige arbeider. Riiser;Larsen betraktet jeg som en av verdens flinke; ste flyvere. Hans dygtighet og dømmekraft vilde være ubetalelig. Omdal er en ualmindelig god meka;«Maud» går av stabelen.«Maud» i Nordostspassagen.niker, så også han vilde være uerstattelig i vanske* lige situasjoner.

Jeg var dessuten også bestemt på å få med Oscar Wisting, en av de tapre fire, som hadde fulgt mig til Sydpolen. Jeg ønsket å dele med ham den ut* merkelse en eventuell flukt over Nordpolen vilde gi.

Alle disse grunne blev nøiaktig forklart for Nobile, og forstått av ham. Han bad da om tillatelse til å ta med fem italienske mekanikere på flukten idet han pekte på at de folk han tenkte på allerede tilhørte N l's mannskap, og at de var eksperter hvad moto* rene, gassventilen og ballasten angikk. Ved utfø* reisen av sine piikter som fører, vilde det i høi grad lette Nobiles arbeide, hvis han hadde disse folk under sig, som var vant til å behandle skibet, og som han kunde gi sine ordrer på italiensk. Disse grunner var helt rimelige, så vi gav ham vårt samtykke med en gang. Det blev derfor avgjort at der skulde være fem italienske mekanikere med på ekspedisjonen, men ikke flere italienere enn disse og Nobile.

Noget som hendte under vårt ophold i Rom ved denne anledning, gav mig mine første bange anelser, hvad Nobile angikk. Riiser*Larsen og jeg vilde gjerne ta en tur ut til badestedet Ostia ikke langt fra Rom. Nobile foreslo at vi skulde ta turen med hans bil. Vi mottok tilbudet med takk.

Det er den aller verste kjøretur jeg nogensinne har vært med på. Nobile kjørte selv. Jeg satt ved siden av ham, og Riiser*Larsens kjempeskikkelse fylte nesten hele baksetet. Nobile viste sig å være en høistforunderlig chauffør. Så lenge vi befant oss på flat og rett vei, kjørte han normalt og med rimelig fart, men i det øieblikk vi nærmet oss en sving i veien, hvor en almindelig mann selvfølgelig vilde ha slakket på farten, gjorde Nobile det stikk motsatte. Han trådte gasspedalen tilbunns, og vi tok svingen med en svimlende fart. Halvveis — mens jeg satt og holdt mig krampaktig fast i setet, og ventet på at der skulde inntreffe en ulykke når som helst — så det ut som om Nobile våknet av sin distrée sinnstilstand, blev op; merksom på faren og for enhver pris søkte å awerge den. Han slo bremsene på av full kraft, så vi holdt på å bli kastet på hodet ut. For å forhindre dette, pieide han så å kjøre et stykke i siksak.

Efter en seks syv slike opvisninger, snudde jeg mig mot Riiser;Larsen og sa på norsk, at jeg trodde ikke mannen var helt normal, og spurte om ikke han kunde få ham til å stoppe og lære ham å ta svingen riktig. Riiser;Larsen som er en av de kjekkeste og fornuf; tigste menn jeg har truffet, satt og mumlet for sig selv, at vi vilde sikkert bli drept allesammen. Jeg skjønte, at ille som det så ut for mig, måtte det være ennu verre for Riiser;Larsen, som med den erfaring han hadde i å føre farlige maskiner, ikke bare måtte føle risikoen mere intenst enn jeg, men vant som han også var til selv å sitte bak rattet, måtte føle sig enda langt mere hjelpeløs.

Efter flere ganger å ha bedt ham om det, fikk vi tilslutt Nobile til å kjøre, så det i hvert fall minnet om skikkelig kjøring, men hele hans optreden påturen viste hans voldsomme nervøsitet, ekscentriske naturell, og mangel på rolig dømmekraft. Da Riiser* Larsen og jeg kom tilbake til hotellet og blev for oss selv, uttalte jeg de alvorligste tvil om det egentlig var fornuftig å ta Nobile med som fører på luftskibet. «Hvis,» sa jeg, «dette er en prøve på hans optreden på landjorden, vilde det bent frem være galskap å betro sig til ham i luften.» RiisersLarsens svar for* bauset mig i høieste grad.

«Nei,» sa han, «det er ingen riktig slutning. Nogen av de støeste og roligste flyvere jeg har kjent, er menn som på landjorden viser nettop de samme nervøse symptomer som denne mann. I det daglige liv synes man de er opfarende og ekscentriske. Men i det øie* blikk de er i luften — grunnen kan være den beroli* gende og stimulerende virkning faren har — forsvin* ner deres nervøsitet, og de er så rolige i farens stund som en hvilken som helst annen.»

RiisersLarsens forklaring syntes antagelig, og jeg godtok hans forsikringer — så meget desto mere villig som jeg selv hadde sett hans egen forskrekkelse i bilen med Nobile. Det er sikkert, tenkte jeg, at hvis han kan ha nogen tiltro til denne manns dyktighet i luften efter hvad han har oplevet sammen med ham på landjorden, behøver ikke

jeg å ha nogen tvil. Ikke destomindre, som det senere vil fremgå, viste Nobile ved flere anledninger på den virkelige flukt over pol* havet, nøiaktig de samme egenskaper som han hadde vist ved bilrattet, og holdt mere enn en gang på å utsette oss for total ødeleggelse.Alt var nu ordnet. Det var ikke mere å gjøre for mig i Italien. Italienerne holdt høsten og vinteren utover på med ombygningen av N 1, og med å for* andre gassekken, så skibet kunde forsynes med en stiv baug for fortøining. Både Ellsworth og jeg hadde meget å gjøre i de kommende måneder.

Ellsworths far døde, mens vi var ute på vår første flyvning, så han var av den grunn blitt nødt til å reise til Amerika for å ordne med dødsboet. Jeg for min del måtte forsøke på å reise flere penger. Elis* worths bidrag sikret kjøpet av luftskibet, og enda blev der noget tilovers, men jeg kunde ikke stå med hendene i lommen, uten å gjøre noget for å dekke de øvrige utgifter. Dessuten hadde jeg gjelden som be* virket min konkurs hvilende på mig. Jeg holdt dem gang og holder fremdeles på med å betale av på den, noget jeg betrakter som en æressak. Jeg reiste derfor til Amerika for å holde en rekke foredrag. Mitt emne var flyvningen med N 24 og N 25. Jeg begynte i oktober og tilbragte vinteren på reise gjennem Statene.

Da Ellsworth og jeg forstod at vi begge måtte være borte fra Norge hele vinteren, skjønte vi også at der vilde opstå uventede spørsmål, hvad detaljene ved overenskomsten med italienerne angikk. Utstyr til ekspedisjonen måtte bestilles og samles. Dette betød naturligvis pengetransaksjoner. En eller annen som hadde den fornødne kompetanse, måtte være tilstede for å representere våre interesser, bestyre våre penge« midler og treffe avgjørelser.For å løse dette vanskelige spørsmål traff vi avtale med Norsk Luftseiladsforening om at denne skulde optre på våre vegne. Dengang forekom det oss som en heldig løsning. Idag er det mere enn tydelig at det var et feilgrep av rang. Men dette var jo umu< lig for oss å forutse dengang.

Norsk Luftseiladsforening er som bekjent en liten forening, ukjent utenfor Norge. Det er jo også rime* lig at flyvning i et så lite og fattig land som vårt, ikke er befolkningens hovedinteresse. Private maskiner finnes praktisk talt ikke, og marinens og hærens flyvevesener er jo heller ikke betydelige hvad kvanti* teten av maskiner angår. Derfor representerte Luft* seiladsforeningen for en liten del virkelig interesse, men for en stor del håp og begeistring.

Luftseiladsforeningens formann var dr. Rolf Thom* messen, redaktør av «Tidens Tegn». I dette spesielle arbeide hadde han major Sverre og sekretær Bryn til å hjelpe sig. Dessuten stod der nogen få medlem* mer av foreningen ved siden av dem. Men når jeg i denne beretning taler om Norsk Luftseiladsfor* ening, mener jeg, av praktiske grunner, disse tre herrer. De skaffet oss senere så utallige ubehagelig* heter, at de langt overgår de tjenester de ydet oss. I virkeligheten kan de allerfleste av de misopfatnin* ger som er opstått blandt offentligheten om det som skjedde ved flyvningen 1926, føres direkte tilbake til Luftseiladsforeningens svakhet, slette ledelse og vak* lende optreden.

Disse ubehageligheter begynte allerede så tidligsom i januar 1926. Da kom Nobile til Oslo for å undertegne sin kontrakt som luftskibsfører på ekspes disjonen. Ellsworth og jeg var i Amerika, så han underhandlet derfor med Luftseiladsforeningen som vår representant. Efter å ha diskutert betingelsene, blev en kontrakt satt op og undertegnet av begge pars ter. Denne kontrakt inneholdt en bestemmelse om at Nobile for sitt arbeide som luftskibsfører skulde ha 40 000 lire i guli.

Påny avbryter jeg min beretning for å peke på og fremheve denne bestemmelse. Siden flyvningen har Nobile forsøkt å gi det utseende av, at han såvel som Ellsworth og jeg hadde ansvaret for ekspedisjonen, og at han som vi var en av de ulønnede ledere. Jeg gjentar at sannheten er, at i hans kontrakt med ekss pedisjonen stod hans lønn anført, hvilket gjorde ham til en lønnet underordnet, hvilket også alltid hadde vært vår hensikt.

Dagen efter at Nobile hadde undertegnet sin kons trakt, bad han om en ny konferanse med Luftseiladss foreningen, og der fremsatte han et forbløffende krav. Han meddelte, at han holdt på å undertegne en kons trakt med Japan om flyvning der. Denne vilde komme til å foregå på samme tid som han var optatt med flyvningen over polhavet. Å delta i vår ekspedisjon, mente han, vilde bety at han måtte si nei til den japanske kontrakt, og derved tape de penger denne vilde ha innbragt ham. Selvsagt måtte han ha visst dette den foregående dag, da han

forlangte 40 000 gulhlire for sitt arbeide og også hadde undertegnetkontrakt overensstemmende med dette. Ikke desto mindre angav han dagen efter sin japanske kontrakt som grunn til at han forlangte ytterligere 15 000 gulklire.

Luftseiladsforeningen burde naturligvis allerede på dette tidspunkt ha optrådt kraftig. Hvem som helst med nogenlunde god dømmekraft og sterk vilje, vilde avgjort kraftig ha tilbakevist dette krav. Hvorledes kunde Luftseiladsforeningen vente å oprettholde eks* pedisjonens disciplin, hvis den svakt gav efter for dette uforskammede krav. Jeg forstår selv ikke nu, hvad Thommesen kan ha tenkt på, da han gav efter for denne uhørte frekkhet. I stedet for kraftig å imøtegå den, lå han under for sin svakhet og gav ynkelig efter.

Naturligvis forfulgte Nobile den vundne fordel. Dagen efter mottok Ellsworth et telegram fra Luft* seiladsforeningen, originalen er bortkommet, men en kopi Radio Corporation of America har skaffet, lyder som følger:

«Vi overveier kontrakt med Nobile som er meget ivrig efter å skrive den tekniske del av polboken stopp Han er enig i følgende bestem* melse «den endelige beretning om ekspedisjonen skal forfattes av Amundsen og Ellsworth i sam* arbeide med dem de måtte velge til medarbeidere stopp Det er underforstått at Nobile hvad dette angår vil påta sig å forfatte og utarbeide den del av boken som angår forberedelser, manøvrering og navigering av luftskibet» stopp Håper De kan akceptere dette, da Nobile godt forstår at hanskal begrense sitt arbeide til den tekniske side av ekspedisjonen stopp Takknemlig for omgå* ende svar.

Aeroclub.

Ellsworth gav efter for sin første innskytelse og telegraferte tilbake, at han ikke hadde noget imot dette forslag. Efter å ha sendt dette, besluttet han å rådspørre den norske minister i Brasilien, Herman Gade, som på dette tidspunkt var midlertidig stasjo* nert i Washington for å utføre et spesielt opdrag på vegne av den norske regjering. Han advaret Elis* worth mot det farlige i overhodet å tillate Nobile å skrive noget om ekspedisjonen, og tilrådet ham på det kraftigste å tilbakekalle sitt samtykke.

Ellsworth handlet øieblikkelig overensstemmende med Gades råd, og telegraferte til Luftseiladsforenin* gen ikke å treffe nogen avgjørelse med Nobile, før han og jeg kom til Oslo. Fire dager senere mottok han følgende svar:

Beklager men kontrakt undertegnet med No* bile efter mottagelsen av Deres telegram av 16de.

Det er her av viktighet påny å fremheve den om* stendighet, at Luftseiladsforeningens telegram bare refererte sig til et teknisk kapitel i boken. Hverken Ellsworth eller jeg vilde hatt noget å innvende mot et slikt kapitel. Først måneder efterpå fikk vi vite, at Thommessen hadde tillatt Nobile å tilføie ordene «og aeronautisk» til ordet «teknisk» i kontrakten —en tilføjelse vi ikke fikk rede på, og som vi aldri vilde gitt vårt samtykke til. Ved lesningen av denne beretning bør man ha øinene oppe for noget Ellsworth og jeg den hele tid hadde klart for oss, nemlig at vi ene og alene betraktet Nobile som en lønnet underordnet, og at vi aldri nogensinne hverken under forberedelsene eller under selve flyvningen tillot at han blev betraktet anderledes, på én und; tagelse nær, som vil fremkomme senere. Selvsagt har det aldri vært vår mening, og heller ikke vilde vi til; latt, at han skulde ha mottatt nogen del av et even; tuelt overskudd ved ekspedisjonen. Våre penger hadde betalt den, Nobiles lønn heri medregnet. Hvis der blev noget overskudd på bøker eller avisartikler, hadde vi ingen grunn til å dele dette med ham. De 55 000 gulldire var rundelig betaling for hans arbeide. Nobiles senere optreden med foredrag og avisartik; ler, og hans forlangende om å få anledning til sam; men med oss å undertegne de avisartikler vi skrev, var ting vi aldri hadde ment skulde finne sted, og som vanskelig kan regnes med blandt hans rettig; heter, med mindre man utvider betydningen av or; dene «og aeronautisk», som var tilføiet i kon; trakten uten vårt vidende, langt utenfor rimelighetens grenser.

Avgjørende bevis for de foran anførte påstander finnes i vår kontrakt med New York Times om ene; retten til alle fotografier og avisartikler fra ekspedi; sjonen. Denne blev undertegnet av Ellsworth 27de oktober 1925. Jeg anfører den her i sin helhet— ikke fordi jeg venter at leseren vil ha det bryderi å lese den i detalj — men for at han allikevel kan gjøre det hvis han ønsker det, og derved få de oven* for anførte påstande bekreftet. Man vil

feste op* merksomheten ved at Nobiles navn ikke er nevnt noget sted, og ved at Ellsworth og jeg reserverer oss enhver rett til alt hvad der måtte bli skrevet om ekspedisjonen:

THE NEW YORK TIMES COMPANY.

229 WEST 43RD STREET.

NEW YORK CITY. N. Y.

OCTOBER 27. 1925.

Roald Amundsen, norsk statsborger, og Lin* coln Ellsworth, amerikansk statsborger, har be* sluttet å utføre en transpolarflyvning med luft* skib i løpet av 1926, og holder nu på med forbe* redelsene til denne. I forbindelse hermed ønsker de å selge nyheter, beretninger om ekspedisjo* nen og fotografier fra denne. Rettighetene til disse er overdradd undertegnede Norsk Luft* seiladsforening.

Vi tilbyr derfor på egne, Roald Amundsens og Lincoln Ellsworths vegne, hvis underskrifter vi påtar oss å skaffe på denne skrivelse, å selge Dem eneretten til avis* og magasinartikler i og for Nord*Amerika og Syd*Amerika. Disse skal omfatte alle nyheter, artikler og fotografier av beskrivende art eller refererende sig til alle den nevnte ekspedisjons forskjellige utviklingstrin, dens forberedende stadier, virkelige flyvning,fremgang, opdagelser og resultater, på de efter* følgende betingelser. Vi forplikter oss særskilt til å levere eller sørge for levering av alt det stoff som hermed tilbydes Dem, på slike tids* punkter og på en sådan måte og således beskyt* tet, at De er sikret den første offentliggjørelse av dem alle, også hver enkelt av dem, på den vestlige halvkule. Alle detaljer angående måten hvorpå materialet skal sendes Dem mens ekspe* disjonen pågår, skal, såfremt det er nødvendig, herefter bli arrangert i samarbeide med Dem for å fullstendiggjøre denne overenskomst.

Vi går med på, at alt materiale som herved tilbydes Dem skal sikres til det ytterste, at in* gen av ekspedisjonens medlemmer eller nogen som tilhører den skal levere nogen som helst meddelelse eller fotografier til andre enn Dem, og at vi vil benytte ethvert middel for å for* hindre at nogen som ikke tilhører ekspedisjonen, aviser, magasiner eller tidsskrifter på den vest* lige halvkule, skal komme i besiddelse av med* deleiser eller materialer som angår nevnte eks* pedisjon.

Det er planlagt at luftskibet skal fly fra Rom, Italien, til Spitsbergen, Norge før starten for transpolarflyvningen finner sted. De skal ha rett til, uten utgift for Dem, å la Deres repre* sentant medfølge luftskibet fra Rom til Spits* bergen, all mulig assistanse vil bli ydet ham for ekspedisjon av sådanne nyheter og sådant ma* teriale han måtte ønske å sende.

Før den virkelige flyvning skal der leveres Dem i det minste tre artikler beskrivende alleutviklingstrin av ekspedisjonens forberedende arbeider. Disse skal undertegnes avvekslende av Roald Amundsen og Lincoln Ellsworth. Likes ledes skal nyheter fra tid til annen bli sendt Dem enten pr. linje eller radio om forberedeb sene til flyvningen. Utgiftene til radio og linjes telegrammer dekkes av Dem. Under flyvningen skal der sendes Dem hvor som helst og når som helst forbindelse er mulig, fullstendig radio eller linjetelegrammer omhandlende flyvningens fremgang, undertegnet av Roald Amundsen og Lincoln Ellsworth, i tilfelle begge disse er fors hindret av den som da leder ekspedisjonen. Uts giftene ved disse meddelelser skal dekkes av Dem. Efter flyvningens fullforelse eller avsluts ning skal der snarest mulig tilstilles Dem (1) en detaljert offisiell beretning om ekspedisjonen på ikke under fem og tyve tusen ord undertegnet av Roald Amundsen og Lincoln Ellsworth, eller av en av dem hvis den ene er forhindret, eller i tilfelle de begge er forhindret av en av de overs levende fra flyvningen, og (2) fire beskrivende artikler på omtrent tre tusen ord, hver av dem undertegnet på lignende måte, så hele ekspedis sjonen blir fullstendig beskrevet.

De skal ha rett til, uten ytterligere betaling enn hvad nedenfor er anført, å danne konsortier og selge i NordsAmerika og SydsAmerika delvis eller det hele materiale som omtales i denne skris velse, såvel som forlagsretten til alt sådant mas teriale. Ingen av ekspedisjonens medlemmer skal utgi nogen bok, hverken av flyverne eller av landpartiet, som omhandler ekspedisjoneneller dens historie, delvis eller fullstendig, før én måned efter at De har offentliggjort den siste beretning om den avsluttende flyvning. De går med på ikke uten

grunn å forsinke offentliggjør reisen av disse artikler.

Alle linjer og radiotelegrammer sendt direkte fra ekspedisjonen til det amerikanske kontinent skal adresseres til Dem, og De skal omgående videresende sådanne meddelelser til undertegr nede luftseiladsforening ad hurtigste vei. Utr giftene ved forsendelsen fra Dem til undertegr nede luftseiladsforening skal dekkes av sistr nevnte.

For å erholde eneretten og alt materiale overr ensstemmende med de ovennevnte betingelser, skal De betale et total beløp stort fem og femti tusen dollars, herav nitten tusen dollars når De aksepterer dette tilbud og Roald Amundsen og Lincoln Ellsworth har undertegnet skrivelsen, atten tusen dollars når De har mottatt tilbørlig underretning om at luftskibet er ankommet til Spitsbergen, Norge, og restbeløpet på atten tus sen dollars ved ekspedisjonens avslutning, for* utsatt at ekspedisjonen har rukket til omtrent 50 miles fra Nordpolen og har utforsket ukjente egne. I tilfelle av at flyvningen blir avbrutt før et sådant punkt nåes, skal sistnevnte innbe* taling ikke forfalle og totalsummen skal reduse= res til syv og tredve tusen dollars, men forplik* teisen til å skaffe en offisiell beretning og de fire beskrivende artikler, skal ikke desto mindre stå ved makt.Deres godtagelse av ovenstående påført hers under, skal, når Roald Amundsen og Lincoln Ellsworth har undertegnet, danne en kontrakt mellem oss.

Deres ærbødige

Vi godtar herved ovenstående. NEW YORK TIMES COMPANY. Ved-------------------------

Ved-----------------

Ifølge given prokura.

*

I mårs 1926 kom Ellsworth og jeg til Oslo, og herfra reiste vi til Rom for å tilse forholdene der. Vi måtte bytte tog i Berlin, og det falt sig slik at vi hadde tretten minutter for å nå Romsekspressen. Da vi gikk av det første tog, blev et telegram stukket i hånden på mig. Det var undertegnet av Thommessens sekretær og inneholdt en anmodning til mig om å telefonere til Oslo, fordi Nobile nettop hadde meddelt Luftseiladss foreningen, at den italienske stat ikke vilde overlevere oss skibet, før 15 000 dollars var betalt i assuranse. Jeg kan ikke forstå hvor foreningen fikk den idé fra, at jeg på tretten minutter skulde greie å løse dette ganske uventede problem, og dessuten få telefonfors bindelse fra Berlin til Oslo, før jeg tok Romsekspresssen. Naturligvis lot jeg saken ligge til vi kom til Rom.

Da vi kom til Rom, hadde vi med en gang en kons feranse med Thommessen, som var kommet før oss derned. Det blev snart tydelig, at Thommessen gans ske hadde mistet fatningen. Hvad enn italienerne forlangte, så var Thommessen mere enn ivrig for å imøtekomme dem. Det har aldri lykkes mig å fasts slå, enten italienerne hadde smigret ham, så han mis stet sin selvbeherskelse, eller om utsikten til en itas liensk orden, som han senere mottok, hadde ødelagt hans forståelse av hvad der foregikk. Det viste sig i hvert fali, at han bare tok hensyn til italienernes ønsker, og tenkte lite på Norges stolthet og på Ellss worths og mine interesser, noget som han jo skulde representere.

Først og fremst kom Thommessen til Ellsworth og •mig med et nytt forslag fra Nobile. Dette bestod i at vi skulde tilføie Nobiles navn til ekspedisjonens, så den fikk navnet Amundsen—Ellsworth—Nobile? ekspedisjonen. Vi så intet fornuftig i dette forslag og avslo det øieblikkelig. Men Thommessen presset på med stor iherdighet. Han forklarte, at den itali? enske lokalpatriotisme var i veldig bevegelse, og at han var meget engstelig for at hvis vi ikke gjorde en innrømmelse her, så vilde der bli funnet på et eller annet som hindret oss i å få overta N 1. Han forsikret mig videre om, at tilføielsen av Nobiles navn bare var ment som en høflighet mot Italien, og at det aldri vilde bli kjent utenfor dette land. Verdenkjente allerede foretagendet under dets rette navn som Amundsen—Ellsworth*ekspedisjonen. Nobile

vilde ikke bli offentlig omtalt, når vi hadde fått N 1 ut av Italien, og ingen vilde lide noget. Imidlertid vilde vi ha opnådd å tilfredsstille den lokale nasjonal* stolthet inntil vi overtok skibet. Efter disse fore* stillinger samtykket

vi i å tilføie Mobiles navn. Men vi samtykket ikke, og vilde heller aldri ha gjort det, i å ta ham med som en der hadde del i ledelsen, av grunne jeg har forklart tilstrekkelig ovenfor.

Thommessens neste punkt var anmodningen om penger til luftskibets assuranse. Vi innrømmet at dette var et helt rimelig krav. N 1 skulde fly fra Rom til Svalbard, og under denne flyvning måtte den naturligvis assureres. Vi gjorde ikke engang ophe* velser over at de 15 000 dollars som var nevnt som det tilstrekkelige beløp i Thommessens telegram, nu viste sig å være 20 000 dollars. Ellsworth gikk med på å telegrafere til Amerika efter pengene, som skulde betraktes som et lån til Luftseiladsforeningen. Jeg bør kanskje i forbifarten gjøre opmerksom på, at for* eningen ikke bare representerte våre finansielle inter* esser, men også skulde ha en liten procentdel av et eventuelt overskudd.

Nu kom Thommessen med et siste forslag. Han spurte om ikke Ellsworth og jeg vilde avlegge Nobile en visitt. Ved dette urimelige forslag mistet jeg tål* modigheten. Med den største forbitrelse spurte jeg Thommessen, om han helt var gått fra sans og sam* ling. Ellsworth og jeg var ekspedisjonens ledere,Fra «Maud»s salong under ferden gjennem Nordost-passagen.N 25 på 88 ° nord.og Nobile skulde være den lønnede luftskibsfører på et skib, kjøpt for Ellsworths og mine penger. Det var vel og bra nok å tilfredsstille den lokale italienske nasjonalstolthet ved midlertidig å tilføie Nobiles navn til våre, men jeg ønsket ingen misforståelse med hen* syn til hvor Nobile virkelig stod, heller ikke næret jeg nogen som helst ønsker om å bringe mig selv i den meningsløse stilling å skulle avlegge en lønnet underordnet en visitt. Selvsagt ophørte enhver diskusjon ved fremsettelsen av dette ultimatum. No? bile avla senere sin visitt.

I mellemtiden hadde jeg flere konferanser med de nordmenn som var utvalgt som deltagere i ekspedit sjonen. De hadde opholdt sig en stund i Italien for å delta i N l’s prøveflyvninger, før det blev over? levert til oss. Jeg fikk da høre en hel del, som gjorde mig meget ergerlig. Spenningen mellem det norske mannskap på den ene side og Thommessen, Sverre og Bryn på den annen, var slik at det hele holdt på å briste.

Ennu kjedeligere ting kom også for dagens lys. Da Nobile søkte mig, begynte han med en gang å forlange alle mulige meningsløse innrømmelser. For det første ønsket han at det norske mannskap såvel som det italienske skulde undertegne en lydighets? erklæring overfor ham. Jeg avslo dette uforskam? mede forslag med harme, og gjorde eftertrykkelig og i klare ord Nobile opmærksom på at han ikke var annet enn en lønnet luftskibsfører.

For å forklare de lesere som ikke er navigasjons?kyndige, forskjellen mellem en skibsforer og en eks* pedisjons leder, skal jeg komme med en del oply« sende bemerkninger.

Denne forskjell er den samme, enten det dreier sig om et almindelig fartøi eller et luftskib. Skibsføres ren må nødvendigvis ha den absolutte kommando, hvad skibets manøvrering angår. Et mannskap kan ikke motta ordre fra to forskjellige menn. Derfor må alle ordrer hvad skibets manøvrering angår komme fra skibets fører. Han alene er absolutt am svarlig for enhver manøvre, sålenge fartøiet er under gang. Rorgjenger, maskinister og mannskap må ad* lyde en enestes ønsker og vilje.

Hele det foregående refererer sig bare til skibets manøvrering. På en forskningsferd er det lederen som avgjør hvor skibet skal gå hen. Han bestemmer målet, og skibsføreren efterkommer lederens ordre ved å sørge for å bringe skibet sikkert til det sted lederen har opgitt.

Det var denne tydelige forskjell mellem luftskibs* føreren på N 1 og lederne på polarekspedisjonen — Nobile som den første og Ellsworth og jeg som de sistnevnte — som Nobile hverken kunde eller vilde forstå. De krav han kom med, var forsøk på å tilrane sig vår stilling som ledere. Våre avslående svar på disse krav var uforanderlige, eftertrykkelige og klare.

Det foregående forklarer Nobiles neste krav og mitt svar. Nobile ønsket, at hvis værforholdene når vi kom til Nordpolen efter hans mening var ugun*stige for en fortsettelse av flukten sydover mot vårt mål Point Barrow, så skulde han ha frie hender til å snu N 1 og returnere til Svalbard. På dette forlan« gende svarte jeg med et kort og kraftig «Ikke tale om». Vi forklarte Nobile påny, at hans eneste stilling var fører av skibet. Vårt arbeide bestod i å ’.'^de eks« pedisjonen, og våre ordrer med hensyn til ,vorhen skibet skulde gå, måtte bh betingelsesløst efter«

kommet.

«Da,» bad Nobile, «vil De i hvert fall spørre om min mening.»

«Selvfølgelig,» svarte vi, «vi måtte være meget inn« skrenkede, hvis vi ikke spurte om førerens mening om hvad han kunde utføre med sitt skib, før vi traff nogen avgjørelse.»

Ikke desto mindre lå den endelige avgjørelse hos oss, og han måtte efterkomme den. Vi forklarte ham påny, at det ikke interesserte oss å nå Nordpolen, og at vår ekspedisjons eneste mål var å gjennemføre en flyvning fra kontinent til kontinent over polhavet — og at intet annet enn at det vilde vise sig helt ugjennemførlig, vilde ha den aller minste innflydelse på oss i bestemmelsen om en mulig tilbakevenden til vårt utgangspunkt. Nobile bad oss så gjenta det, at han vilde bli spurt, idet han anmodet om at en av« gjørende beslutning først skulde treffes efter at fire av oss hadde uttalt sin mening, nemlig Ellsworth, Riiser Larsen, jeg selv og Nobile. Da det er klart, at jeg i ethvert tilfelle vilde ha konferert med disse, betenkte jeg mig ikke på å svare «Ja».I lyset av hvad der senere hendte, er det nu klart nok, at Mobile ved alle disse manøvrer fortvilet for* søkte å presse sig inn som overleder for ekspedisjo* nen. Senere begivenheter på flukten overbeviste mig om, at dette ikke bare var resultatet av Nobiles per« sonlige forfengelighet og ærgjerrighet — selv om denne var stor nok. Jeg blev helt sikker på, at han også handlet efter regjeringens ordre. Den så en anledning til å kunne tilrane sig hederen for vår ferd som et italiensk foretagende, og den brukte ethvert middel for å nå sitt mål. Hvad nogen av disse planer gikk ut på, vil senere bli fortalt.

Endelig kom den store dag for oss, da vi formelt kunde overta luftskibet av italienerne. N 1 blev nu offisielt døpt «Norge». Naturligvis hadde jeg for* langt, at skibet ikke alene skulde føre norsk flagg, men også at det skulde bære mitt fedrelands navn. Italienerne gjorde bokstavelig talt dagen til en ro* mersk festdag. Thommessen overtok skibet. Det italienske flagg blev halt ned og det norske heist. Uten at vi kjente til det, hadde Luftseiladsforeningen gått med på at de italienske farver kunde males på skroget.

Den 29de mårs lettet «Norge» og stod nordover.

Ellsworth og jeg vendte øieblikkelig tilbake til Oslo med toget. Ingen av oss hadde nogen som helst interesse av de festligheter, som vi visste vilde komme til å markere «Norge»s ferd fra Rom til Svalbard. Det vilde i beste fall bli en meget ubehagelig tur. Ellsworth og jeg var interessert i ferden inn over detukjente — det interesserte oss ikke hverken å se Europa fra luften eller å møte menneskemassen i Eng« land, Tyskland og Russland. Dessuten hadde vi vik« tige forberedelser å treffe i Norge, og naturligvis rei« ste vi dit så fort vi kunde. I den senere tid har Nobile erklært, at denne flyvning fra Rom til Sval« bard var langt farligere enn turen fra Svalbard til Point Barrow. Selv den mest usakkyndige leser vil forstå hvor tåpelig denne påstand er. «Norge» hadde utført hundrevis av forskjellige flyvninger over Europa, før vi overtok det. Det blev loset over Frankrike av en erfaren fransk los, og over Kanalen og England av en engelsk los. Det vilde bare ha be« tydd bortkastet tid for Ellsworth og mig, skulde vi ha tatt del i denne tur.

Sikker som turen var greide Nobile allikevel næsten å ødelegge den. Ved siden av de nødvendige uten« landske loser, som gikk ombord i Rom for å lose «Norge» over fremmede land, gav Nobile endel pressefolk og gjester, som reiste for turens berøm« melighets skyld, tilladelse til å være med. Et av re« sultatene av dette var ubehageligheter for alle om« bord. Et annet resultat var den helt unødvendige •mangel på utstyr for ekspedisjonens norske delta« gere — Riiser Larsen, Omdal og mine andre gut« ter. Min gamle venn dr. Adam i Berlin hadde latt sy flyvedrakter efter mål for alle ekspedi« sjonens medlemmer. Disse drakter var glimrende gjort med henblikk på det kjølige vær vi vilde møte nordpå. De var så lette som mulig, men allikevel såvarme som det var påkrevet. Dr. Adam sendte disse drakter til Rom i god tid før «Norge»s start. De var på pletten ferdige til bruk. I siste øieblikk erklærte Nobile at det ikke var mulig å ta dem med, da de veiet for meget. Riiser Larsen og de øvrige norske deltagere måtte derfor gjøre turen fra Rom til Svals bard i almindelige klær. Mens italienerne derimot da «No^ge» skulde starte, viste sig på arenaen iført gode p- sjakker og forøvrig utstyrt med klær på alle muligt behagelige måter. På hele turen led nordmens nene sterkt under kulden. Selv Riiser Larsen, en kjempe som han er og vant til det kolde klima her nord, kom til Svalbard med klaprende tenner. Alt dette var

bevis på brutal mangel på hensyn fra Nobis les side. Der var ingen grunn i verden til at nords mennene ikke skulde fått tilladelse til å få sine flyves drakter med. Nobile selv og hans italienske feller var alle godt utstyrt. Draktene for alle nordmens nene tilsammen veiet sikkert mindre enn én mann. Nobile hadde flere unødvendige passasjerer med på flyvningen, likegyldig hvem av dem kunde lettvint være satt i land, uten å efterlate sig noget savn, tvertimot. Tilfellet står helt i stil med Nobiles bes handling av Riiser Larsen og de øvrige under prøves flyvningene i Italien. Jeg har aldri sett maken til hans hovmod og egoisme. Jeg skal senere forteile om ligs nende episoder.

Ellsworth og jeg hadde avsluttet våre forretninger i Oslo og fortsatte til Svalbard, før «Norge» kom til Oslo. Heller ikke her brød vi oss om å treffe alle demennesker som vilde komme tilstede. Der var for« beredelser å gjøre på Svalbard, og vår plikt var å være der for å sørge for å ha alt i orden til «Norge»s ankomst. Vi kom til Svalbard 13de april. «Norge» kom 7de mai.

Vi hadde leiet tomt i Kings Bay av kullkompaniet, som har sin grube der. Kullkompaniet har bygget et kaianlegg for sine fartøier og et jernbanespor hers fra til gruben — en avstand på ca. IY2 km. Lufts seiladsforeningen hadde hatt mannskap, som hele vinteren hadde arbeidet på å bygge en hangar i nærs heten av gruben. Denne hangar var uten tak. I reas liteten var den bare et ly for vinden, dekket på tre sider, og meget brukbart som sådant, selv om den naturligvis ikke var så ideell som den vilde ha vært, om den hadde hatt tak. Vår første opgave på Svab bard var å rense jernbanesporet fra kaien til hangas ren for sne. Da sneen var fra seks til åtte fot dyp, var det et ikke så lett arbeide.

Mens disse arbeider gikk for sig var «Norge» korns met til Gatchina, hvor den skulde ligge til alt var klart på Svalbard.

Såvel her på Svalbard som i Oslo hadde vi sett nye beviser for Luftseiladsforeningens slette ledelse. Der var regninger for reiser til Rom, som Thommessen, Sverre og Bryn hadde foretatt. Hvad disse skulde tjene til, kunde vi ikke forstå. Allikevel var de fores tatt, og ekspedisjonen måtte betale for dem. Mens vi opholdt oss på Svalbard, anmodet Luftseiladsfors eningen Ellsworth om ytterligere 20 000 dollars. Bådehan og jeg var nu så lei av alt sammen, at vi talte om å opgi hele ekspedisjonen. Bare frykten for at andre skulde gjøre våre planer til sine og utføre be* driften, før vi fikk tid til å organisere en ny ekspedb sjon, avholdt oss fra å ta dette drastiske skritt.

Til sist var alt klart, og «Norge» fortsatte via Vadsø og kom til sitt foreløbige bestemmelsessted den 7de mai. Den blev i sikkerhet ført inn i hangaren, og alle var nu travelt beskjeftiget med forberedelsene til den endelige flyvning. Proviant og bensin måtte tas ombord, det viste sig også at en av motorene måtte erstattes. Dette arbeide tok oss fem dager. I denne tid tilbragte italienerne sine ledige timer med å gå på ski. Jeg vilde ikke bry mig med å fortelle en så liten ting, var det ikke for Nobiles tåpelige krav, som han nu fremsetter om at hovedæren for ekspedb s jonen og idéen til den er hans. Hvis nogen før dette hadde trodd, at disse italienere for fullt alvor hadde tenkt på å dra ut på polarekspedisjon, uten at de først hadde hatt anledning til å følge med menn med erfaring som polarfolk, vilde den opvisning de gav på isen være tilstrekkelig til å avgjøre spørsmålet. De var utrolig klossete. Ingen av dem kunde stå på benene mere enn et øieblikk. Jeg husker at Nobile ved en anledning falt på siett mark og ikke var istand til å reise sig, så han måtte hjelpes på benene. Det er bare latterlig å tro, at menn av denne halvtropiske rase, som ikke engang hadde den mest elementære anelse om hvorledes de skulde ta vare på sig selv i kulden, skulde ha tenkt på for egen regning å foretaen ekspedisjon, som først og fremst krevet kunnskap og dyktighet til å kunne leve på isen i tilfelle av et uhell.

Sant å si, så tok Nobile Riiser Larsen tilside, før «Norge» forlot Italien, og fikk ham til å love at «hvis vi må gå ned på isen, skal dere ikke forlate oss italb enere for å redde dere selv.» At den mann som nu har den uforskammethet å forsøke på å forkleine Ellsworths og min og også mine landsmenns andel i ekspedisjonen — at denne mann bare et øieblikk hadde kunnet tenke, at menn av vårt kaliber skulde kunne være så lave at han skulde behøve en slik forsikring, avslører bare hans egen tankegang.

Før jeg går videre, vil jeg gjerne si nogen ord om de øvrige italienske deltagere på ekspedisjonen. Disse fem underordnede var utmerkede menn. De utførte med dyktighet sine forskjellige gjøremål. Alltid var de gode

kamerater. Vi var alle glad i dem. De gav sig ikke ut for å være mere enn det de var. Når jeg i denne beretning taler med kritikk om den italienske del av besetningen, mener jeg ene og alene Nobile.

Nogen dager før «Norge»s ankomst til Svalbard, kom commander i den amerikanske marine Richard E. Byrd med sitt skib «Chantier». En hel masse mis= visende beretninger om vår holdning overfor Byrd blev lurt inn på offentligheten av korrespondenter som ikke var våre venner. Jeg vil derfor benytte denne anledning til detaljert å beskrive hvad der skjedde og hvorfor det skjedde. Hvad commander Byrd selv angår, er denne forklaring ganske unød*vendig. Han forstod fullt ut grunnen til alt som hendte, og han og jeg omgikkes hverandre dengang og gjør det fremdeles som gode venner i gjensidig forståelse.

Kaien som jeg allerede har beskrevet, var det ene* ste hjelpemiddel man hadde i Kings Bay til å losse et fartøi. Den var så kort, at bare et fartøi av gan? gen kunde ligge der. Da «Chantier» kom, var plassen optatt av «Heimdal», som hadde bragt endel mann? skap til Svalbard. «Heimdal» holdt nettop nu på med å ta kuli og vann. Men noget som var ennu viktigere enn dette, var at man holdt på med en viktig kjelereparasjon. Det allerviktigste av det hele var imidlertid at «Norge» snart vilde være underveis fra Gatchina til Svalbard, og «Heimdal»s chef måtte da være klar for å komme den til hjelp, hvis dette skulde vise sig nødvendig. Av disse grunner var det umulig for «Heimdal» å forlate kaien for å gå til ankers, så «Chantier» derved kunde komme til å få losset.

Det vilde bare ta nogen få dager å få gjort dette, men Byrd vilde ikke vente. Ganske naturlig var han opsatt på å få startet på flukten til Nordpolen så snart som mulig, så han kom i harnisk bare ved tanken på å bli forsinket i nogen få dager. Han be? sluttet å landsette sine aeroplaner fra «Chantier»s ankerplass. For å klare dette tok han sin tilflukt til en vågsom idé, som imidlertid blev utført med for? bausende fart og dyktighet. Under hans ledelse blev der laget en slags ponton ved å surre sammen firesmå båter. For å få istand en plattform blev der lagt bord over rekken på dem. Aeroplanene blev firet ned på denne plattform, og pontonen blev så tauet gjennem drivisen inn til stranden. Det var en meget risikabel affære, men den heldige gjennemførelse var like så glimrende som selve idéen.

Kritikere, som har vært ubekjent med de virkes lige forhold, har forsøkt å innbilde offentligheten at vår ekspedisjon med hensikt forsinket Byrds landing. Deres teori var at vi var misundelige, fordi vi var redd for at han skulde nå polen før oss. Leseren er vel nu fullt klar over, at polen ikke var vårt mål. Byrd selv var opmerksom på dette, for seks uker i forveien hadde jeg personlig talt med ham i New York og hadde sagt til ham: «Vi regner ikke med Dem som konkurrent, da polen ikke interesserer oss.» Vårt mål var Alaska, og polen var for oss bare en interessant episode. Byrds tanke var helt forskjeb lig. Hans eneste hensikt med flyvningen var å nå polen, og vende tilbake uten mellemlanding. Aldri har der forekommet og heller ikke nu er der nogen som helst rivalisering mellem oss.

Men Nobile derimot inntok et annet standpunkt, da han nogen dager senere kom med «Norge». Dette var ikke overraskende, når man husker hans tidlis gere forsøk på å få mig til å gi ham tillatelse til å snu, så snart «Norge» hadde rukket polen. Tilsynes latende eksisterte denne tanke, som var min egen hensikt med ekspedisjonen så uendelig fjern, ennu hos ham. Så snart vi hadde fått «Norge» inn i hansgaren efter dens landing, og han fikk vite at Byrd hadde landsatt sine maskiner på stranden og holdt på med sine avsluttende forberedelser for flukten, kom han til mig og sa:

««Norge» kan være klar på tre dager.»

Jeg svarte øieblikkelig: «Det hjelper lite. Vi skal ikke kappfly med Byrd til Nordpolen. Jeg bryr mig ikke det ringeste om enten han når den før eller efter oss. Vår opgave er å fly over polhavet.»

Jeg fastholdt dette standpunkt, idet jeg også øm sket Byrd alt mulig hell, samtidig som jeg med giede lot ham benytte det land vi hadde leiet av kullkom» paniet. Vi ønsket ham god tur og gav ham et hurra, da han startet. Ved hans tilbakekomst 16 å 17 timer senere, satt vi ved middagsbordet. En eller annen ved bordet bemerket, at hvis Byrd skulde være så heldig å komme tilbake, var det på tide han kom nu. Ordene var neppe sagt, før vi hørte motordur. Vi styrtet ut fra vår halvferdige middag og sprang foran alle de andre op til stedet, hvor

landingen skulde finne sted. Det falt sig slik at også Byrds egne kamerater spiste middag ombord i «Chantier», som lå tilankers utpå. Derfor hendte det, at Ellsworth, jeg og våre norske kamerater var i flertall blandt dem som kom for å ta imot Byrd og Bennett, da deres maskin stoppet og de begge steg ut. Vi hadde nap» pet til oss filmapparater, da vi fløi på dør, og de eneste billeder som eksisterer av Byrds ærefulle til» bakekomst, er dem vi tok. Jeg var en av de første til å trykke Byrds hånd, da han kom ut av maskinen,og til med fullt hjerte å lykkønske ham med den hel* dig gjennemførte flyvning. Jeg snudde mig så til mine norske venner og bad dem om å rope et tre ganger tre hurra for Byrd og Bennett, noget de med giede gjorde.

Commander Byrd kan ikke roses nok for sin flyv* ning. Han og flyveren Floyd Bennett fortjener den største beundring for sitt mot — ikke mange så risi* kable foretagender er hittil gjort i historien. For ikke å nevne den absolutt sikre utsikt til å omkomme, hvis de hadde vært tvunget til å lande og ikke hadde vært istand til å komme op igjen, så blev farerne ved flyvningen mangedoblet ved de vanskeligheter, som fulgte med å ta nøiaktige observasjoner i disse egne. Det magnetiske kompass er her ikke så pålitelig som på sydligere bredder og selv om det var nøiaktig på disse breddegrader, så er vanskeligheten ved å få på* litelige observasjoner ombord i et aeroplan, som flyr med en fart av ca. 100 km. i timen, nok til i høieste grad å hindre navigatørens arbeide. Selv om det bare betraktes som et navigasjonsarbeide, så er com* mander Byrds ferd en av de mest bemerkelsesver* dige som kjennes.

Om aftenen den 10de mai var alt klart for «Nor* ge»s start. Vi holdt et møte samme aften, og blev enige om å starte kl. 1 om morgenen. Jeg bør kan* skje minne leseren om, at på denne årstid skinner solen her oppe døgnet rundt. Imidlertid vilde den på den tid ha sin minste høide. Luften vilde også der* for på denne tid være koldest. Gassen i ballongenhar sin største løfteevne ved den laveste tempera* tur, fordi gasstrykket da synker og gass*sekkene føl* gelig rummer mere gass. Det var grunnen til at dette klokkeslett blev valgt.

Omtrent ved midnatt blev jeg vekket av vaktman* nen, som meddelte at der var kommet en liten bris, så starten vilde bli forsinket. Jeg la mig til å sove igjen og blev påny vekket kl. 6 av en mann, som hadde beskjed om, at nu var alt i orden. Jeg stod op, spiste frokost og gikk op til hangaren. Vi hadde fått beskjed om, at på grunn av vinden og de derav følgende vanskeligheter med luftskibets manøvrering, måtte vi ta med så lite som mulig av våre personlige eiendeler. Ellsworth og jeg gikk derfor op i hanga* ren med bare hvad vi gikk og stod i.

Tenk Dem vår forbauselse ved å finne alting rundt luftskibet i den villeste forvirring. Folk fløi hit og dit og bar pakker ombord i førergondolen. Uten* for stod Nobile for sig selv tilsynelatende i en til* stand som var likeså forvirret. Da vi kom, forklarte han oss, at solen nu var steget så høit at dens stråler nådde toppen av gass*sekken, gassen hadde utvidet sig, og han våget ikke å risikere start. Ellsworth og jeg fortsatte op til hangaren. Plutselig kom en eller annen springende og ropte: «Vi skal starte.» For* bauset over denne plutselige frontforandring — men naturligvis trodde vi at der fantes en grunn for den — gikk Ellsworth og jeg ombord, og nogen øieblikke efter var vi i luften.

Senere fikk vi vite hvad der var hendt. RiiserLarsen var kommet bort til Nobile efter at vi hadde gått fra ham, og hadde funnet ham i en så nervøs og ophisset tilstand, at han ikke kunde foreta sig noget. Nobile hadde ropt, at han ikke vilde være ansvarlig for hvad der kunde skje, hvis «Norge» blev ført ut av hangaren og ut i vinden. Riiser Larsen svarte hån* lig, at den vesle brisen ikke var noget å bry sig om. Til det svarte Nobile med en selvopgivende gestus:

«Vil De overta ansvaret, så ta den ut av hangaren.»

Riiser Larsen hadde så overtatt ansvaret og ved hjelp av løitnant Høver blev de siste hastige forbe* redeiser truffet under hans ledelse. Filmen fra de øieblikke da «Norge» blev ført ut av hangaren, og til vi gikk op, viser Riiser Larsen som den der har kom* •mandoen, mens Nobile står sløvt ved siden av, uten å foreta sig noget som helst. Påny gav Nobile et be* vis på sin optreden i handlingens stund. Vi fikk flere prøver på det under flyvningen.

«Norge» lettet på sin epokegjørende reise fra Sval* bard kl. 10 om morgenen (lokal tid) den 11. mai 1926.

To og firti timer senere fikk vi Point Barrow på nordkysten av Alaska i sikte. Min årelange drøm var blitt til virkelighet. Min karriere som forsker var blitt kronet med hell: det var blitt mig forundt å ut* føre praktisk talt den siste av de store bedrifter som ennu var mulig. Vi hadde fløiet over polhavet fra kontinent til kontinent.

Den distanse «Norge» hadde tilbakelagt, er blitt anslått til ca. 5 400 km. Distansen i luftlinje fra Svalbard til Point Barrow er omtrent 3 500 km. Her*fra til Teller ytterligere 1 600 km. Riiser Larsen kan ikke roses høit nok, han utførte alt arbeide som navis gatør. Så dygtig pekte han ut våre kurser, at vi — efter denne uhyre lange flyvning, lenger enn en lufts rute fra New York til San Diego, over ukjente ismars ker, uten et eneste landemerke å holde sig til — fikk Point Barrow i sikte med en total avvikelse fra vårt mål på ikke mere enn 15 kilometer.

Dette alene er ikke alt som skyldes Riiser Larsen. Tre ganger under flyvningen reddet hans åndsnærs værelse oss fra ulykker, som Nobiles nervøsitet og totale mangel på selvbeherskelse truet med å påføre oss. Disse tilfeller tilhører dem, jeg tidligere har oms talt som denslags menn søker å glemme når prøveis sene man har gjennemgått er over. Jeg vilde ikke bringe dem frem nu, var det ikke fordi Nobile frekt gjør krav på, ikke bare æren som luftskibsfører, som var hans eneste stilling ombord, men også på hoveds æren for hele ekspedisjonen. Var det ikke for dette, vilde jeg ikke engang hatt den umake ved efterføls gende eksempler å påvise, at han ikke engang duget som luftskibsfører.

For helt å klarlegge disse tilfeller for leseren, må jeg forklare noget om «Norge»s konstruksjon og mås ten den blev manøvrert på. Under den halvstive gassssekk hang der fire gondoler hvorav en akterut og to på sidene. Disse inneholdt motorene. Den største gondol var lenger forut. Den var helt lukket, bygget som et lite hus og delt i tre diminutive avs delinger. Den forreste avdeling var førerens plass,fordi man herfra hadde den beste utsikt forover. Her var sideroret, høideroret og også håndtakene til gassventilene. Ved hjelp av disse kunde gassen slip* pes ut, enten fra en av gassbeholdeme eller fra dem alle samtidig, og på denne måte kunde føreren av* balansere skibet. Dette siste arbeide med kontrollen av gass*sekkene var Nobiles eneste gjøremål som fører.

Like i akterkant av førerens avdeling var en liten avdeling for navigatøren og det øvrige mannskap. Her var observasjonsinstrumenter, karter og et lite bord som man kunde gjøre sine beregninger på. Dette var Riiser Larsens og mannskapets eneste ar* beidsted. I beste fall var denne avdeling overbefol* ket, foruten Nobile, Ellsworth, Riiser Larsen og mig selv opholdt seks mann av besetningen sig i denne gondol. Seks motormekanikere opholdt sig i de tre motorgondoler.

Nobile og jeg tilbragte det meste av tiden i føre* rens avdeling. Jeg hadde det letteste arbeide av alle ombord. De andre arbeidet med å holde skibet gå* ende i den riktige retning. Mitt arbeide var bare forskerens, jeg studerte terrenget under oss, dets geografiske karakter, og holdt i særdeleshet et våkent øie med mulige tegn på nyt land.

Ellsworth var den største del av tiden optatt med å ta observasjoner for å måle den atmosfæriske elek* trisitet i de egne vi passerte. Disse observasjoner blev tatt efter anmodning av Curieinstituttet i Paris, ved hjelp av særskilte apparater, lånt for øiemedet.Ellsworths oprindelige hensikt, da ekspedisjonen blev planlagt, var å assistere Riiser Larsen ved skibets navigering. Han var kommet en måned før mig til Oslo for å gjøre spesielle studier for helt å lære navigasjon, noget som han var kjent med fra før av. Da vi kom til Svalbard og fant ut at organisa* s jonen var i stykker, var Ellsworth for stor til å blande sig i det, og ofret sig derfor for sine elek* triske observasjoner og gjorde sig forøvrig nyttig overalt.

Selvfølgelig holdt ikke Riiser Larsen hele tiden på med sine navigasjonsberegninger. En god del av tiden blev tilbragt i førerens avdeling hos Nobile og mig med å avlese vindstyrkemålere og drifts* indikatorer, og med forøvrig å studere andre tekniske hjelpemidler som han brukte ved sine beregninger. Det var virkelig heldig for oss alle, at Riiser Larsen delvis måtte opholde sig her, det vil være klart, når jeg nu forteller om de ting jeg ovenfor har antydet.

En av mine kamerater fra turen til Sydpolen var også med mig ombord i «Norge». Det var Oscar Wisting, en av de beste menn som nogen sinne har levet. Wisting stod ved høideroret, naturligvis under Nobiles tilsyn. Nobile bad Wisting om å la ham ta roret, så han kunde «føle» skibets balanse. Wisting gikk til side, og Nobile overtok

roret. Tenke sig min forferdelse ved å se Nobile stå med ryggen vendt forover, mens han flere ganger skjødesløst tørnet rat* tet. «Norge»s baug lystret og pekte nedover mot isen. Da jeg satt vendt forover, kunde jeg se at vikom nærmere og nærmere ned mot overflaten. Jeg så på Nobile, men han syntes ikke å forstå hvad der foregikk. I virkeligheten så det ut som om han var helt åndsfraværende. Jeg vilde ikke ha sagt noget, selv om vi hadde «crashed», for jeg holdt mig på hele turen strengt til min stilling som leder og over« lot helt manøvreringen av skibet til Nobile som fører, hvem denne rett, efter sjøens og luftens lov, til« kom.

Riiser Larsen holdt sig imidlertid ikke dette så strengt efterrettelig. Det var heldig for oss, at han ikke gjorde det, for ellers vilde ingen av oss være kommet tilbake for å kunne forteile om det som hendte. Skibet gikk med god fart ned mot den ujevne is under oss. Et øieblikk ennu, og vi vilde være blitt slått i stykker. Riiser Larsen forstod faren. Nobile syntes ufølsom for den: han stod som en mann i dvale. Riiser Larsen sprang bort til rattet, skjøv Nobile hårdhendt vekk, og gav hårdt opgangs ror. Det var så nær ved, at vi kikket ut av ventilene i gondolen for å se om aktre motorgondol vilde komme klar av isen. Heldigvis gjorde den det, men det var bare tommer om å gjøre.

Nøiaktig det samme gjentok sig ennu en gang på turen, men med én forandring. Påny så Riiser Larsen at vi holdt på å gå rett ned i isen. Denne gang ropte han en kraftig advarsel til Nobile, om å gi opgangs ror. Nobile hoppet høit, som om han var blitt vekket av en dyp søvn. Automatisk adlød han Riiser Lar« sens ordre og gav rattet et par tørn tilbake. Vi gikkså vidt klar av isen, da «Norge» lystret roret og steg igjen.

Den tredje tildragelse var denne: Under flukten sydover kom «Norge» inn i tykk tåke. Dette bragte oss naturligvis i en ytterst farlig stilling. Med 80 kilometers fart vilde en liten forskjell på avveinin* gen av skibet, som kunde forårsake en helling for* over, være tilstrekkelig til å sende oss like ned i isen. Nobile gjorde med en gang det eneste som kunde gjøres. Han gav opgangs ror og forsøkte på å komme op og over tåken, men han gjorde dette så febrilsk hurtig at han ikke tenkte på gasstrykket. Vi steg fort til en stor høide. Plutselig «våknet» Nobile. Vi hadde nådd en slik høide, at atmosfærens trykk utenfra var redusert slik, at gass*trykket innenfra truet med å sprenge gass*sekkene. Nobile gjorde nu et desperat forsøk på å få «Norge»s baug nedover igjen, men skibet lystret ikke roret. Nobile mistet totalt fatningen. Gråtende og vridende sine hender stod han og skrek: «Løp fort forover.» Tre av våre nordmenn løp forover på kjølsvinet under gass*sek* kene og fikk ved sin vekt tvunget baugen nedover.

En fjerde ting som hendte på flukten, er alene nok til å bevise at den påstand Nobile nu fremsetter om at han hadde hovedledelsen av ekspedisjonen, ikke er sann. Påny må jeg gi leseren en kort forklaring. Navigatører har en benevnelse de kalier «stedlinjen». Dette er en uendelig linje, hvis retning er det eneste som er navigatøren bekjent. Hans fartøi kan være på et hvilketsomhelst punkt på denne linje, men navi*gatøren vet ikke hvilket punkt, før han flere timer efter som følge av en ny observasjon får en annen «stedlinje». Skjæringspunktet mellem disse to linjer gir ham hans nøiaktige geografiske posisjon på kartet. Før denne annen observasjon er tatt og skjæ? ringspunktet bestemt, vet ikke navigatøren hvor han står, heller ikke vet han hvilken kurs han skal styre for å nå sitt bestemmelsessted. Med andre ord sier ikke «stedlinjen» noget om det neste skritt man skal foreta i navigeringen, før den er supplert med andre data. Alt dette tilhører naturligvis navigasjonens abc.

På den siste del av vår flyvning, da våre beregnin? ger sa oss, at vi måtte nærme oss Alaskas nordkyst, gikk Nobile bort til Riiser?Larsen og spurte ham om hvorledes det gikk, og om vi nærmet oss vårt mål. Riiser;Larsen svarte «Jeg har nettop bestemt vår sted? linje.» Med blyant trakk han en rett linje i kartet, og sa til Nobile: «Vi står nu i denne linje.» Nobile svarte glad: «Glimrende! Sett nu kursen ut for Point Barrow.»

En nybegynner i navigeringens kunst vilde ha visst bedre enn å komme med en slik tåpelig bemerkning. Det var naturligvis umulig å «sette kurs for Point Barrow» før senere observasjoner viste Riiser?Larsen hvor på «stedlinjen» han befant sig. Men Nobile som nu later som om han var ekspedisjonens ledende ånd, var så uvitende om de elementære grunne i naviga? sjon, at han endog var i stand til å komme med et så idiotisk spørsmål.Jeg må også her snakke litt om de meningsløse hk storier, som har cirkulert i den italienske presse. En av de ting disse aviser har erklært er, at italienerne utførte alt arbeide, mens ekspedisjonens norske med* lemmer

lå og sov. Sannheten er, at selvom ingen ombord fikk mere enn nogen få timers urolig søvn nu og da, så var det medlem av ekspedisjonen som sov allermest, Nobile selv. Hvad arbeidet angår, var jeg det enei :e arbeidsløse medlem på ekspedisjonen. Jeg var arb idsløs i den forstand, at jeg ikke løftet en finger for å utføre manuelt arbeide. Min opgave var, som jeg tidligere har forklart, å holde øinene åpne og hodet klart. Geografiske observasjoner var mitt ene* ste arbeide. Ellsworth hadde sikkerlig mere enn nok å gjøre med sine elektriske observasjoner. Riiser* Larsen utførte alt navigasjonsarbeide, og Wisting og Horgen hadde det fulle ansvar for styringen. Nogen få ganger tok Nobile roret for å prøve skibets balanse, men ved disse anledninger gjorde han det, som jeg før har fortalt, ved å sette alles liv i fare. Kaptein Gottvvald hadde den trådløse stasjon, og dr. Malmgreen de meteorologiske obser* vas joner.

En annen tåpelig historie som den italienske presse har satt i cirkulasjon, er at «Norge»*ekspedisjonen var så delt på grunn av uvennskap, at den lignet to vebnede leire. Intet kunde være fjernere fra sann* heten enn dette. Jeg har allerede beskrevet den venn* lige holdning de fem italienske mekanikere alltidinntok, likeså den personlige høie mening jeg hadde om dem, en mening som blev delt av mine kamerater. På selve flukten sporedes der absolutt intet, som kunde bryte vårt gode samarbeide. Selv Ruser* Larsens heldige innblanding, da Nobile mistet fat* ningen, hadde ingen innvirkning på den almindelig herskende velvillige stemning. I luften og under fluktens farlige situasjoner, over det som for Nobile var et forunderlig og lite tiltalende landskap, var han den personifiserte spakferdighet og ydmyghet. Over* modig som han var før vi forlot Svalbard, og skryt* hals som han har vært siden vi landet i Alaska, gjorde han intet forsøk på å være stor under selve flyv* ningen.

Utvilsomt vendte hans tanker nesten fryktsomt tilbake til hans skamløse anmodning til Riiser* Larsen, om at vi ikke skulde forlate ham, hvis skibet blev tvunget ned. Dette var i sannhet en passende ydmygelse, for, var vi tvunget ned på isen — som vi hadde vært nær ved tre ganger, på grunn av hans mangel på selvbeherskelse i farens stund — vilde hans stilling sannelig være farlig. Ikke engang i stand til å stå på benene med ski på, og uten noget som helst kjennskap til hvorledes han skulde ta sig frem på isen, vilde hans chanser for nogen* sinne å komme tilbake til civilisasjonen være små. Vi vilde aldri ha tenkt på å forlate italienerne. Vi vilde ha delt slitet for å komme tilbake over isen med dem, men deres manglende øvelse og erfaring vildetemmelig sikkert ha kostet såvel oss som dem livet. Det vilde ikke ha vært dem mulig å holde en fart som vilde ha gitt oss en chanse til å redde livet.

Ikke engang ting som hendte da vi passerte selve polpunktet, maktet å ødelegge ekspedisjonens kame« ratslige ånd, selv om Nobiles opførsel der gav Elis* worth og mig all grunn til ærgrelse. Gang på gang, mens forberedelsene til flyvningen pågikk, hadde Nobile insistert på at enhver bare skulde ta med et minimum av likegyldig hvilke effekter, man trengte. Han maste ustanselig om dette. Leseren erindrer det egenkjærlige hovmod som denne galskap ledet Nobile til på flyvningen fra Rom til Svalbard — hvorledes han nektet nordmennene å ta med sine flyverdrakter, mens han og de øvrige italienere var utstyrt med gode pelsjakker. Vi skulde nu, mens vi fløi over Nords polen, opdage flere bevis på Nobiles forherdede man« gel på respekt for andres følelser.

Ellsworth og jeg hadde naturligvis hver av oss bragt med et flagg som skulde slippes ned på polen. Ellsworth «Stars and stripes» og jeg vårt eget flagg. For å være lojale overfor Nobiles pålegg, hadde vi begge med flagg som ikke var stort større enn et lommetørklæ. Da vi passerte polen, kastet vi disse overbord og gav våre respektive fedreland et hurra. Tenke sig vår forbauselse ved å se Nobile slippe ned, ikke ett, men hele landninger av flagg. Et kort øie* blikk lignet «Norge» en himlens cirkusvogn, med veb dige flagg i alle slags fasonger og farver dalende nedomkring sig. Nobile kom blandt annet med et virkelig kolossalt italiensk flagg. Det var så stort at han hadde vanskelig for å få det ut av ventilen. Der tok vinden fa tt i det, så det satte sig fast mot gondolveggen. Før han var i stand til å få det løs, var vi allerede langt fra polen. Da det endelig kom klar, føk det akterover og mot aktre motorgondol hvor det et øieblikk så ut som om det vilde gå i propellen og derved bringe oss alvorlige vanskeligheter. Til slutt flagret det fri og sank hastig ned mot isen under oss.

Heldigvis har jeg sans for humor, noget jeg selv regner for en av mine beste egenskaper som forsker. Farer,

gjenvordigheter og ærgrelser, som ellers vilde være mere enn man kunde tåle, mister sin brodd ved humorens reddende hjelp. Ærgerlig som jeg var over Nobiles overdrivelser i denne sak, irritert som jeg også var over hans egenkjærlighet og innbilskhet, kunde jeg allikevel ikke annet enn more mig over hans barnlige glede over å vite at også han «hadde kastet noget ned» og til og med hadde vunnet en ennu større heder for sitt land, på grunn av størrelsen og mengden av de flagg han hadde efterlatt på den øde ismark. At en voksen mann og officer kunde ha så lite fantasi, at han vurderte et slikt øieblikk mere efter den synlige størrelse av dets symboler enn efter føs leisens dybde, slo mig som så narraktig at jeg lo høit.

Der var ennu et anstrøk av ironisk humor ved denne episode, noget jeg ikke blev opmerksom på før efterpå. Nobile skryter fremdeles av at hanslapp ned den italienske luftseiladsforenings flagg på polen. Han vet ikke før han leser dette, at en av nordmennene opdaget dette flagg i den bagasje som blev losset i Alaska efter at vi var landet i Teller. Selv guderne smilte av den latterlige oberst.

Jeg vil overlate til leserne selv å tenke sig, hvis de kan, den fornemmelse som betok oss, da våre øine skjelnet Alaskas nordkyst.

Allting gikk bra, så vi besluttet å følge kysten ned forbi Beringsstredet og videre til Norne. Men det gikk nok ikke efter dette program. Vi kom snart inn i tåke og visste ikke hvor vi var. Engang var vi sannsynligvis like under den sibiriske kyst. Vi fortsatte østover på blott og bar gjetning for å undgå den mulighet å måtte gå ned på sjøen. Efter flere timers forløp lettet tåken, og under oss på Alaskaskysten så vi en fremmed bebyggelse. Jeg sier «fremmed». Hvis leserne vil se på kartet over kystlinjen mellem Norne og Beringsstredet, vil han finne at den almindelige farled for et sjøgående fartøi undgår den dype innskjæring på kysten mellem disse punkter. Som det senere fremkom, hadde vår flyv* ning i tåken ført oss inn i denne dype bukt. Ikke engang jeg kjente hverken kystlinjen eller landsbyen som lå under oss. Men en ting var sikker, og det var at vi var rukket frem til civiliserte steder. Muligens vilde det være det beste sted å lande på. Jeg spurte Nobile hvor meget bensin vi hadde igjen.

«Tilstrekkelig til syv timers flyvning,» svar te han.«Kan vi lande her?» spurte jeg. På dette svarte han bekreftende.

Vi besluttet derfor å gjøre alt klart til landing. Men underrettet som jeg var ved tidligere erfaringer under flukten, om at Nobiles dømmekraft ikke var den beste, vendte jeg mig til Riiser*Larsen og spurte om hans mening. Han svarte, at det var en god landings* plass, medmindre vinden nede ved bakken skulde vise sig å være så kraftig, at den vanskeliggjorde skibets manøvrering. Han tilføiet at han hadde lært i England, hvor han studerte luftskibsflyvning, at denne fare for en stor del kunde avverges ved at man skar vekk veggene i gondolen, noget som vilde gjøre det mulig for oss, hvis landingen blev for voldsom, å hoppe overbord og komme ned i sikkerhet. Nobile hørte på dette fornuftige forslag, men ropte ophisset, at vi ikke kunde gjøre det. Senere har han fortalt, at Riiser*Larsen i redsel var kommet med et sinn* svakt forslag. Jeg kan bevidne, at det blev fremført på den sindigste måte.

Da vi gikk ned, var vi så uventet heldige at vinden døde helt av, og Nobile foretok en glimrende landing uten nogen som helst vanskeligheter. Vi hadde da vært 72 timer i luften.

Innbyggerne flokket sig naturligvis omkring oss. Der var almindelig jubel, mange håndtrykk og gratu* lasjoner. Vi fikk vite at stedet het Teller. Vi visste da med en gang, at det var en liten landsby omtrent 150 km. nordvest for Norne.

Nesten det første jeg hørte, da jeg trådte ut avgondolen og ned på bakken, var en damestemme som ropte: «Goddag, kaptein Amundsen.» Jeg snudde mig og opdaget en kjenning fra tidligere dager i Nome. «Hvor er vi,» ropte jeg til henne. «Teller,» svarte hun, «vil De ikke komme og bo hos oss?»

Det viste sig, at hun eiet det ene av Tellers to små hoteller eller vertshus, som de kalies her. Jeg mottok innbydelsen med takk, denne blev også utvidet til å omfatte mine kamerater. Vi var naturligvis for mange til å kunne få plass i ett hus. Andre innbydeb ser blev fremsatt, og en i særdeleshet til Riiser^ Larsen. Han gikk fra oss sammen med sin vert, som viste ham inn i to nydelige værelser, det ene vendte ut mot sjøen og det annet inn mot

land, mellem dem var der et badeværelse. Riiser^Larsens vert anbragte hans bagasje i værelset mot sjøen, som naturligvis var det mest tiltalende for en nordmann. Verten spurte RiisersLarsen om han ønsket at nogen av de andre skulde dele det annet værelse med ham. Med sitt gode hjerte og sin store elskverdighet nevnte han Nobile, som verten så gikk på jakt efter og inviterte til å dele denne hyggelige leilighet. Nobile mottok innbydelsen. Riiser^Larsen pekte på huset for ham og gikk så ned for å spise aftens i det hus hvor vi bodde.

Naturligvis hadde vi en strålende aften. Vi var alle seierstolte over ekspedisjonens heldige utfall. En av våre verter kom med cigarer og en flaske god whisky. Dette plus en fremragende middag gjorde oss fredelig stemt mot allverden. Kl. 10 hygget vioss ennu sammen ved denne måteholdne fest. Da kommer Nobile inn med et eddiksurt ansikt og furten som et barn. Han forlangte noget å spise, og spiste hvad han fikk i gretten taushet. Vi forstod ikke for senere, at han plutselig påny var blitt opmerksom på sin persons stigende verdi, og at han nu grublet som et bortskjemt barn på den mangel på hedersbevis* ninger som han følte tilkom ham. Da RiisersLarsen ved midnattstid gikk tilbake til det annet hus for å få sin velfortjente søvn, fant han at hans gjest, den tapre italiener, hadde fått lyst på det værelse, hvor verten hadde anbragt RiisersLarsen, hvorfor han, uten større kluss, hadde samlet sammen RiisersLar* sens eiendeler og kastet dem hulter til bulter inn i det annet værelse, lukket døren og gått tilkøis.

Jeg bør kanskje her minne leseren om, at jeg i denne bok ikke søker å gi en almindelig beretning om «Norges» flyvning, den har jeg beskrevet et annet sted. Det jeg her gjør, er å forteile den ubehagelige sannhet om de ting som ellers ikke fortelles. Jeg for* teller dem bare, fordi Nobile og den italienske presse har ødelagt en stor dåd ved skammelig trette. De har for italienerne krevd en heder som ikke var deres. De har forvrengt fakta og har påført og påfører mig fremdeles pengetap og personlige vanskeligheter. Denne beretning er skrevet for å gi offentligheten kjennskap til den fulle sannhet om saken, slik at Nobiles del i ekspedisjonen kan bli fremstillet under den virkelige synsvinkel hvad selve hovedarbeidet angår. Denne lønnede luftskibsfører på et norskskib, som tilhørte en amerikaner og mig selv, skal ikke få lov til å tilrane sig en heder som ikke er hans. Dette skrives for å forhindre det.

Med landingen i Teller var ekspedisjonen som så* dan tilende. Alt som stod igjen, var å demontere skibet og pakke gassekkene sammen for forsendelse. Dette var naturligvis Nobiles og mannskapets arbeide. Der var ikke mere å gjøre for Ellsworth og mig, hvad ekspedisjonen angikk. Vår allerførste plikt var derfor, så fort som mulig å få sendt den første del av vår beretning om flyvningen til New York Times, overensstemmende med vår kontrakt, som er gjengitt i dette kapitel. Selvsagt vilde vi også sende private underretninger. Vi gikk derfor alle til Tellers trådløse stasjon, som var det eneste kommunikasjonsmiddel med utenverdenen. Til alles skuffelse var stasjonen i ustand, så ingen av oss kunde få sendt nogen meddelelse. Jeg anmodet kap* tein Gottwald om å sette stasjonen i stand og han fikk den iorden igjen på kort tid. Imidlertid var Nobile rasende, fordi han ikke kunde få sendt ut sine meddelelser med det samme. Hans ærgrelse var ganske naturlig, men han optrådte med barnslig pirre* lighet. Hele dagen gikk han omkring med rynket pande og gjepet, som om en eller annen hadde for* nærmet ham personlig.

Dagen efter vår ankomst til Teller leiet Ellsworth og jeg, da der ikke var mere for oss å gjøre der, en motorbåt og fortsatte til Norne, mens vi overlot kommandoen til Riiser*Larsen, ekspedisjonens nest*kommanderende. Vi tok Wisting og Omdal med oss, og lot de andre norske gutter være igjen for å hjelpe italienerne med å demontere «Norge», for så senere å bli med dem til Nome. Da vi var kom» met til Nome, forte Omdal motorbåten tilbake til Teller for å hente ekspedisjonens øvrige medlemmer, når de var klare.

Ellsworth og jeg opholdt oss i Nome i tre uker til» sammen. Med en gang vi var kommet, sendte vi første del av vår beretning telegrafisk til New York Times. I mellemtiden var den trådløse i Teller be» gynt å arbeide, og Nobile begynte selv å sende ut pressemeddelelser. Det var et direkte brudd på alle våre tidligere overenskomster, og det ærgret Elis» worth og mig. Ellsworth telegraferte derfor også til Luftseiladsforeningen i Oslo og protesterte mot No» biles literære virksomhet.

Nobile oprettholdt fremdeles sin overmodige hold» ning. Han sendte Ellsworth et brev med båt fra Teller, og

merket det «privat». Heri nevnte han for Ellsworth noget han kalte «sine utallige ube» hageligheter». Tilsynelatende trodde han at han ved å appellere til Ellsworth og anslå en fortrolig tone overfor ham, kunde opnå å skille Ellsworth og mig, noget som igjen vilde ødelegge vår felles optreden og derved gagne hans bestrebelser på å gjøre krav på hoveddelen av æren for foretagendet. Ikke alene var dette en snikvei for å nå hans mål, men det beviste også at han var en usedvanlig dårlig menneskekjen» ner. Ellsworth er ikke av den stopning, at en mannnærmer sig ham med slike forslag. Han er en gentie* man, en trofast kamerat og en renslig sportsmann. Helt naturlig var derfor det første Ellsworth gjorde å vise mig brevet, som han tok meget ille op.

Blandt «de mange ubehageligheter» Nobile nevnte i sitt brev klaget han i særdeleshet over «at De og Amundsen undertegner Times*artiklene uten å ta mitt navn med.» Hvor i all verden han fikk den ide fra, at han hadde noget med Times*artiklene å gjøre, var noget av et mysterium for Ellsworth og mig. Vi to hadde undertegnet kontrakten med Times, som leseren allerede har bemerket, aldri var Nobile nogen* gang nevnt i denne forbindelse.

På den annen side hadde Ellsworth og jeg god grunn til å være ærgerlig på Nobile, fordi han lot som om han i det hele tatt hadde noget å offentlig* gjøre om ekspedisjonen. Det eneste Nobile hadde rett til å skrive var — efter hvad vi kjente til — et kapitel om flyvningens tekniske sider. Selv dette hadde Ellsworth forsøkt å forhindre, som leseren husker, da minister Gade hadde advaret ham mot faren ved å tillate det. Telegrammet Ellsworth hadde fått fra Luftseiladsforeningen, begrenset uttrykkelig saken hvad kapitlet angikk til fluktens tekniske side.

Tænke sig vår forbauselse og vår forbitrelse ved da å motta følgende telegram fra Luftseiladsforeningens tre ansvarshavende ledere:

«Kontrakt med Nobile undertegnet i nærvær av Riiser Larsen som representant Dem og Amundsen har følgende bestemmelse «den ende*AMUNDSEN DIETRICHSON ELLSWORTH FEUCHT OMDAL RIISERLARSEN 21.MAI. 1925

Bauta reist på Spitsbergen til minne om flukten til 88 ° nord.«Norge» på vei over Polhavet.lige beretning om ekspedisjonen skal utarbeides av Amundsen + Ellsworth og Nobile i samars beide med dem de måtte velge som medarbeis dere stopp Man er enig at Nobile skal utarbeide den tekniske og aeronautiske del av boken» Dette er den eneste eksisterende paragraf som angår offentliggjørelse, og sett i forbindelse med det faktum at Nobile allerede har skrevet artis kel for offentliggjørelse i pressen før avgangen anser vi det uklokt og smakløst å gjøre innvens dinger mot Nobiles rett til samarbeide stopp Almindelig misfornøielse blandt avisene grunnet for lite stoff mottatt efter ekspedisjonen stopp Vi må sørge for også aeronautisk beretning for å få nødvendig avveksling stopp Nobiles berets ning vil ikke bli del av stor artikkel undertegnet av Dem og Amundsen men uavhengig tilleggss beretning stopp Før disse artikler levert kan vi ikke få siste termin pressekontrakter stopp Vi beklager derfor ikke å være istand til å efters komme Deres ønske og ønsker henlede Deres opmerksomhet på det faktum at Aeroclub overs ensstemmende med kontrakt er eneste adminis strative og økonomiske leder ekspedisjonen stopp Vi må insistere at denne overenskomst er meningsløs ellers vil resultatet være at økonos misk ordning mislykkes.

Thommessen Sverre Bryn

Dette telegram gav Ellsworth og mig det første vink om at ordene «og aeronautisk» var blitt tilføiet i en kontrakt som Ellsworth i mårs telegrafisk hadde forlangt at de ikke skulde undertegne. Påny førte Luftseiladsforeningen oss ut i uendelige vanskeligsheter ved sin hastige og lite overveiede handling, og også ved sin mangel på styrke til å motstå italieners nes frekke krav. Atter hadde Thommessen, Sverre og Bryn vært så ivrige efter å gå inn på alt hvad Nobile foreslo, og så ærbødige overfor hans allermest ufors skammede forlangender, at de hadde tilføiet denne uberettigede setning i en uberettiget kontrakt, og på den måte skaffet et smutthull, som han kunde bruke som undskyldning for å skrive hvad han vilde, og hvor han vilde, om den hele ekspedisjon, ved å uts tvære betydningen av ordet «aeronautisk» til dets ytterste grenser.

I lang tid efter mottagelsen av dette telegram søkte Ellsworth og jeg på alle mulige måter å få Nobile til å forstå

den tydelige mening med vår oprinnelige avtale. Da dette ikke lykkedes oss, forsøkte vi å tvinge ham til i det minste å forstå den klare mening i selv denne uberettigede kontrakt. Denne kontrakts tydelige hensikt er, hvis ordene tas i sin almindelige betydning og ikke biir meningsløst forvrengt: for det første at Nobile ikke skulde skrive annet enn et kapitel i boken, og for det annet at dette eneste kapis tel bare skulde omhandle hans manøvrering av skis bet som dets fører. Til tross for den tydelige mes ning i kontraktens bestemmelser har Nobile skrevet artikler til den amerikanske og italienske presse om alt vedrørende ekspedisjonen, og nu mens nærvæs rende bok skrives (i desember 1926) holder han på med en lengere foredragsreise gjennem Amerika, hvorunder han fritt forteller hvad han selv velger avekspedisjonens historie. Nobiles opførsel under hele ekspedisjonen fra først til sist, og hans optreden senere, har skaffet mig flere ergrelser og ubehagelig* heter enn jeg kan beskrive.

Offentlighetens ubekjennskap til de fakta jeg nett* op har meddelt, har satt Nobile istand til å innbilde mange mennesker, at oprinnelsen til og utførelsen av denne flyvning i første rekke skyldes ham. Sannheten er tvertimot, at hans eneste arbeide bestod i stillin* gen som fører av «Norge». Han stod i nøiaktig samme forhold til ekspedisjonens heldige utfall som skippe* ren på et amerikansk transportskib under verdens* krigen til den amerikanske kontingents seier. Det er like så uforskammet av Nobile å forlange noget mere, som det vilde være av skipperen på transportskibet å gjøre krav på, at han erklærte krigen og utarbeidet de generalstabsplaner som gjorde at troppene blev sendt.

For å vende tilbake til den kronologiske orden i min beretning: Samme dag som Ellsworth i

Nome mottok et telegram fra Norsk Luftseiladsfor* enings ledere, referert tidligere, mottok han dessuten ennu et telegram, undertegnet av Luftseiladsforenin* gen selv, til tross for at det naturligvis var de samme herrer som sendte det. Telegrammet lyder slik:

«Følgende er del av dokument: President for Norsk Luftseiladsforening meddelte at han fra mr. Ellsworth hadde mottatt underretning at Ellsworth bare var glad over å imøtekomme ønsket om å ha oberst Nobiles navn knyttet til ekspedisjonen stopp Presidenten meddelte at Luftseiladsforeningen efter varmt å ha takketmr. Ellsworth for dette personlige store offer hadde besluttet i anerkjennelse av den italien* ske stat og luftskibets konstruktør å kalle ekspe* disjonen Amundsen Ellsworth Nobile Trans* polar Flyvning stopp Presidenten meddelte at han vilde offentliggjøre dette ved luftskibets overlevering 29 mars stopp Luftseiladsforenin* gen har også besluttet at ikke bare det norske men også det amerikanske og det italienske flagg skal slippes på Nordpolen dog således at det norske flagg skulde kastes ned først stopp Ellers vil navneforandringen ikke medføre nogen for* andring i ekspedisjonens nasjonalitet eller i de allerede inngåtte kontrakter.»

Aeroclub.

Den eneste kommentar man kan gjøre til dette telegram er at «underretningen» helt enkelt ikke eks* isterte. Ellsworth fortalte ikke et menneske, at det gledet ham at Nobiles navn blev knyttet til ekspedi* sjonen. Det som virkelig hendte var, at ved vårt annet møte i Rom hadde Thommessen bønnfallende tilskynnet oss til å holde hvad han tilsynelatende allerede hadde lovet, nemlig å tillate at Nobiles navn blev brukt i forbindelse med ekspedisjonen bare i Italien, og selv der bare, idet fartøiet blev overtatt fra den italienske stat. Thommessen forsikret oss til slutt om, at hensikten med dette bare var en midler* tidig og lokal æresbevisning og en innrømmelse til den italienske nasjonalstolthet. Som følge av disse argumenter og av frykt for at hvis vi ikke innrømmet så meget, vilde den italienske regjering nekte å efter*komme kontrakten og ikke la oss få skibet, hadde Ellsworth og jeg motstrebende samtykket i denne sterkt begrensede bruk av Nobiles navn. Senere, som det nettop anførte telegram viser, opførte Luft* seiladsforeningen sig som en velkjent herre, der når han får lillefingeren, tar hele hånden. De tok en om* hyggelig begrenset tillatelse, og laget et latterlig rund* håndet samtykke ut av det, uten at vi hverken visste om det eller gikk med på det.

Ellsworth telegraferte øieblikkelig et harmfullt svar på disse to meddelelser og forlangte ytterligere op* lysninger. Som svar mottok vi følgende telegram:

«Har allerede sendt de to eneste eksisterende bestemmelser angående Nobile og offentliggjø* reise stopp Ifølge

Amundsens ønsker blev alt an* gående ledelsen tatt ut av overenskomsten i Rom Vi bekrefter at betingelsen for Deres bidrag var at Amundsen og De skulde skrive boken men dette blev forandret senere ved Deres telegram som tillot Nobile å skrive aeronautisk del stopp Angående avisartikler er intet sagt men enhver rett vilde utvilsomt i det tilfelle avgjøre spørs* målet i analogi med overenskomsten vedkom* mende boken.

Thommessen Sverre Bryn

Dette telegram viser tydelig, at Luftseiladsforenin* gens ledere selv bruker sund fornuft ved fortolkning av sine uheldige uttrykk i den ulykkelige og uberet* tigede kontrakt. Selv fra deres synspunkt var Nobi* les avisartikler helt uberettiget.I de efterfølgende fem måneder efter vår ankomst til Nome, og inntil for få uker siden, har Ellsworth og jeg pr. brev og telegrammer forsøkt å få Luft« seiladsforeningen til å innta en sømmelig og bekla* gende holdning, hvad dens dårlige ledelse av våre interesser i flyvningen angår, samt å få den til offent* lig å ta avgjort avstand fra Nobiles meningsløse på* stande. Disse anstrengelser har ikke bragt noget tilfreds! dllende resultat. Kanskje det var å håpe for meget: For det første fordi det er menneskelig ikke å like offentlig selv å stå frem og innrømme sine feil, og for det annet fordi Thommessen, Sverre og Bryn i mellemtiden var høitidelig dekorert med en meget eftertraktet italiensk orden, og følgelig i dobbelt for* stand vilde bli stillet i forlegenhet og berøvet en ære som de satte pris på, hvis de hadde gitt en frimodig erklæring om nøiaktig hvad der var foregått.

Da Luftseiladsforeningen undgikk våre krav om en offentlig redegjørelse, var Ellsworths og min tålmo* dighet forbi i november, og i harme telegraferte vi at vi trakk oss ut av foreningen. Dette var det ene* ste middel vi hadde til offentlig å gi uttrykk for vår indignasjon over dens optreden.

Lederne av Norsk Luftseiladsforening har ikke alene klart gått avveien for sine innlysende plikter til å gi en offentlig redegjørelse om de soleklare grunner til tvisten, men de har også gjort sig skyldig i å stå på pinne for den svulmende italienske nasjonalstolt* het på bekostning av sitt eget fedrelands ære og be* rømmelse. Og endelig har de gjort sig skyldig i grovutakknemlighet mot Ellsworth. Før «Norge» startet, gav Luftseiladsforeningen en middag for Ellsworth i Oslo. Under denne middag holdt Sverre en tale, hvori han lykkønsket foreningen med at vi hadde utnevnt den som flyvningens fadder og finansielle representant. I denne tale sa han: «For et år siden var vi et bitte lite barn, ukjent utenfor Norge. Idag, som en følge av denne ekspedisjon, er vi den mest kjente luftseiladsforening i verden». Denne erklæ* ring blev høilydt applaudert av foreningens øvrige medlemmer. Hvis foreningen følte det slik da eks* pedisjonen blev påbegynt — en ekspedisjon som snart blev tiljublet verden over for sitt lykkelige forløp — burde den mest elementære takknemlig* hetsfølelse, så vel som almindelig ærlighet fått den til om høsten å komme med en åpen erklæring om hvad der var skjedd. Ellsworth og jeg ønsket ikke annet enn fakta, fordi disse klart fremsatt fullstendig vilde forsvare vår holdning overfor Nobile. Luft* seiladsforeningen derimot synes å ha vernet om an* dres følelser og har fulgt en annen kurs. Min til* baketreden fra forbindelsen med den var ment som et offentlig bevis på min forakt, og jeg er glad over å ha fått denne anledning til ytterligere å uttrykke denne.

For å gjenopta min beretning: Riiser Larsen tele* graferte nu til oss, og anmodet om at vi skulde sende en båt til Teller for å hente ham og det øvrige mann* skap ned til Norne. Jeg henvendte mig til mine gamle venner brødrene Lomen og leiet en av deresbåter til turen. Som jeg kom gående nedover gaten i Nome på vei til båten for å besiktige den, traff jeg presten for stedets katolske menighet. Han hilste på mig, og efter de vanlige høflighetsfraser spurte han om jeg skulde ned for «å møte Nobile». Jeg må ha sett forbauset ut, noget jeg jo også var, for han viste mig følgende telegram, undertegnet av Nobile: «Kommer med kystbevoktningskutteren.»

Jeg fikk senere av Riiser Larsen høre detaljene ved denne forbausende affære, som viste sig å være et nytt bevis på Nobiles litenhet og lyst til offentlig å stille sig til skue. Riiser Larsen hadde fortalt Nobile, at jeg vilde sende Lomens båt for å hente ekspedb sjonens øvrige medlemmer, også italienerne. Nobile kom ikke med nogen bemerkning til Riiser Larsens meddelelse, men det viste sig senere, at han var gått like ned på telegrafstasjonen, og hadde telegrafert til kystvaktstasjonen og anmodet om at de vilde sende en av sine kuttere til Teller for å hente ham. Kyst« vakten, som ikke kjente til omstendighetene, hadde elskverdig imøtekommet ham. Da kutteren kom

til Teller, gikk Nobile og hans fem kamerater ombord, uten å si noget om at nordmennene også tilhørte eks* pedisjonen, og gjorde på denne måte en egen og pra* lende entré i Norne.

Nornes innbyggere har et hus for slike gjennem* reisende gjester som de ønsker å vise opmerksomhet. Denne hyggelige bygning kalies «Tømmerhytten». Jeg tror den oprinnelig blev benyttet som lokale for en klub, men i de senere år har den gjort tjenestesom ovenfor anført. Denne bolig blev meget elsk* verdig tilbudt Ellsworth og mig, og vi trivdes godt her.

Mannskapet blev anbragt på det beste hotell. Men det vilde ikke Nobile ha noget av. Han syntes å mene at slike usle boliger «var under en italiensk offisers verdighet», og bad om å bli vist annet steds hen. Til slutt tok han inn på byens aller største hotell, som var stengt for vinteren, med undtagelse av den leilighet som verten med familie bodde i. I ensom storhet bodde han så her.

Det er mulig at Nobile også hadde andre grunner til dette, for jeg la merke til at han stadig undgikk mig, mens han på den annen side slet for å få tak i Ellsworth, når jeg ikke var tilstede. Dette var kam skje ikke så unaturlig, for Nobile er ikke nogen sær* lig modig person, og selv om jeg siett ikke er nogen villmann, så er Ellsworth allikevel adskillig mere med* gjørlig enn jeg, og Nobile hadde grunn til å tro at jeg var i høieste grad irritert og våken. Nobile be* trodde Ellsworth sine bedrøvelige innvendinger mot at vi undertegnet våre egne avisartikler, og tutet ørene fulle på ham med «sine mange ubehagelig* heter». Ellsworth fikk til slutt overbevist Nobile om, at det fornuftigste vilde være om han kom bort i «Tømmerhytten», og at vi tre så sammen prøvde å klare alle misforståelser.

Under denne konferanse klaget Nobile særlig over to hendelser. Den første fant sted i Teller, mens «Norge» blev demontert der. Nobile beklaget sigover at de norske medlemmer av mannskapet, mens dette foregikk, hadde forlangt å gå samlet av gårde for å feire en norsk nasjonaldag (17de mai). Nobiles innvendinger mot dette viste en besynderlig bian? ding av såret forfengelighet og verdighet.

Det annet tilfelle skrev sig også fra Teller, og var i Nobiles øine langt alvorligere, fordi det gikk ut? over hans mest fremtredende egenskap, nemlig den personlige forfengelighet. Det hendte den dag da «Norge»s motorer blev dradd i land. Alle mann var travelt beskjeftiget med å trekke disse tunge gjen? stande fra isen og op på land. Det var et stridt ar? beide, og alle som en, såvel fører som ikke fører, skulde jo hjelpe til. Mens de slet og drog, fikk eks? pedisjonens journalist, Ramm, plutselig se at Nobile stod og hang med hendene i lommen. Dette var mere enn Ramm kunde greie. I et anfall av raseri ved synet av et uvirksomt menneske midt oppe i all denne travelhet, hadde han sagt til Nobile: «Hvorfor ar? beider De ikke?»

Nobile fortalte meget inngående om det passerte til Ellsworth og mig og protesterte mot det, idet han mente at en slik bemerkning var utålelig fornær? mende overfor ham som italiensk offiser. Jeg svarte Nobile, at hans stilling som italiensk offiser ikke hadde noget som helst å gjøre med hans stilling som fører av «Norge», og at jeg syntes han gjorde et alt for stort nummer av Ramms momentane utbrudd av dårlig humør, under meget kjedelige omstendigheter; men jeg var enig i at Ramm ikke burde ha sagt det,og sa at jeg vilde henstille til Ramm å be om und« skyldning, hvis jeg fant at det passerte var som han hadde forklart. Men efter å ha konferert med Riiser Larsen, lot jeg saken falle.

Nobile beklaget sig nu over vår tolkning av kon« trakten for ekspedisjonen. Han gjentok atter og atter, at han var «italiensk offiser», og at vi ikke hadde vist ham den opmerksomhet som vi skyldte hans rang. Påny gjorde jeg ham utålmodig opmerksom på, at så lenge han tilhørte «Norge»«ekspedisjonen, var han ikke italiensk offiser, men bare medlem av ekspedi« sjonen. Jeg pekte på at ekspedisjonen ikke var noget offisielt foretagende, tilhørende en eller annen re« gjering, men at den var kommet istand helt privat på Ellsworths og mitt initiativ. Nobile var ansatt ved ekspedisjonen, ikke som representant for den italienske regjering, men som privatmann, som en der tilfeldigvis forstod sig på luftskibet og derfor var den mest brukbare mann vi kunde ha i den vik« tige, men underordnede stilling som skibets fører.

Nobile var efter dette møte fremdeles ikke tilfreds. Nogen dager efter traff han Ellsworth på telegraf« stasjonen,

og et nytt møte blev arrangert i «Tøm« merhytten». Nobile begynte denne gang diskusjonen på en særdeles myndig måte. Han forlangte hel og full anerkjennelse som en av ekspedisjonens tre le« dere og til dette frekke krav føiet han også til at hans navn skulde stå sammen med Ellsworths og mitt under artiklene i New York Times og i boken om ekspedisjonen. Efter dette leste jeg de telegram«mer Ellsworth hadde mottatt og som er anført tids ligere, op for ham, og pekte på at de tydelig begrens set både hans stilling som medlem av ekspedisjonen og hans rett til å skrive om den.

Nobile serverte efter dette en tirade, som fullstens dig klarla de planer og ærgjerrige følelser som hadde behersket ham like fra hans første forbindelse med ekspedisjonen. Denne følelsesfulle tale viste, at han fra den første begynnelse av hadde båret på «stors hetsdrømme». Hans forfengelighet, næret av ærgjers righet, hadde i hans tanker bygget op en forestilling om hans store betydning for saken, som ikke stod i noget forhold til hvad vi hadde meddelt ham, da vi ansatte ham, eller til de klare fakta i hans skrevne kontrakt. For sitt indre blikk hadde han sett sig selv som en vaskeekte stor forsker, der var blitt grepet av en inspirasjon, hvorunder han hadde fått ideen til en flyvning over polhavet. Siden hadde han konstruert skibet flukten skulde gjøres med, og ennu senere hadde han (av uforklarlige grunner) alliert sig med to relativt lite kjente personer ved navn Elis? worth og Amundsen, og så endelig i triumf fløiet over Nordpolen med hele verdens øine hvilende på sig, mens den dristige ferd foregikk. Det som øien? synlig såret ham mest, var at Ellsworth og jeg hele tiden hadde stått uhyggelig likegyldige overfor det tåkete romantiske drømmesyn som hadde betatt ham og at vi alltid like forherdet hadde behandlet ham som en almindelig dødelig, av hvem vi ventet at han skulde gjøre sitt arbeide som enhver av eks? pedisjonens øvrige medlemmer, og ta hensyn til muntlige avtaler og skrevne kontrakter, noget som kjedelig nok hindret ham i å gjøre drømmen om ære til håndgripelig virkelighet.

Når jeg nu ser tilbake på alt som skjedde fra begynnelsen av, kan jeg, ved å bruke min innbilds ningskraft og min sans for humor, forstå hvor Nobile fikk denne ide fra, selv om jeg i beste fall ikke anser forklaringen som nogen særlig honnør for hans sunde sans og karakter. Scenen i Rom, da vi overtok «Norge», var utvilsomt egnet til å sette den glødende latinske fantasi i fyr og flamme. Den var arrangert som en anledning til en demonstrasjon for den itas lienske nasjonalfølelse. Hundreder av mennesker fylte plassen. Mussolini var selv tilstede. Alle flagg var i topp, og musikken spilte. Kanskje det på denne dag vilde vært for meget å forlange, at Nobile ikke skulde ha trodd, at dette var en offisiell tributt til ham som forsker, eller at han ikke skulde hatt følelsen av at han i sin person representerte den italienske nasjons ære og makt. Tiltross for at han kjente til (hvad han gjorde) at dette ikke var nogen offisiell, men en privat ekspedisjon, og tiltross for at han visste (hvad han også gjorde) at han ikke var ekspe* disjonens leder, men en lønnet underordnet, vilde det ikke desto mindre ha vært naturlig og tilgivelig, om han på denne dag glødende hadde følt sitt eget verd. Hans tåpelighet trådte først frem i hans manglende evne til, i de uker som fulgte, å moderere sine følels ser og ideer, så de passet til de virkelige forhold.Sikkert nok burde han i hvert fali i Norne, i den før* ste uke av juni, være kommet sig av beruselsen efter hin forvirrende dag i det solfylte Italia i slutten av mårs.

Mens Nobiles beretning for Ellsworth og mig skred frem, tapte jeg tilslutt all tålmodighet over den barn* aktige mangel på sund fornuft som han la for dagen. Da han sluttet med følgende svulmende tirade: «Jeg har gitt ekspedisjonen mitt liv — jeg hadde det hele ansvar for flyvningen,» overmannet raseriet mig. For denne tåpelige drømmer, denne uniformsgale italiener, som seks måneder i forveien ikke hadde tenkt mere på arktisk forskning enn på å avløse Mussolini som statsminister, for ham å stå å skrike denslags uforskammet sludder op i ansiktet på mig med mine tredve års arbeide og forskning oppe i polaregnene, og forlange å stå på like fot med oss hvad planleggelsen og utførelsen av flukten over pol* havet angikk, å gjøre dette med sitt idiotiske prat om at han hadde gitt sitt liv til ekspedisjonen og hatt det hele ansvar for den — alt dette var mere enn jeg kunde klare. Rasende forbitret minnet jeg ham i tydelige ord om det ynkverdige skue han vilde vært hvis «Norge» var blitt tvunget ned, og pekte på hvor meningsløse hans krav om virkelig ledelse vilde vært under slike forhold. Og med en ophisset stemme, som antydet at nu kunde det være nok, minnet jeg ham for siste gang om, at Ellsworth og jeg var ekspe* disjonens ledere, og at vi aldri vilde anerkjenne hans rett til å kreve hovedæren for bedriften, og at vi vildeforhindre ham, hvis vi kunde, i å skrive noget annet om den enn hvad hans kontrakt tillot ham å skrive om

flyvningens tekniske detaljer.

Nobile mottok denne bitende irettesettelse med passende ydmyghet. Den brautende officer, som litt tidligere var kommet inn av døren, gikk ut av den for å vende tilbake til sin mere naturlige barnaktige op» førsel. Hans eneste svar da han gikk, var håpløst å trekke på skuldrene og mumle noget om at «han var lei av hele historien.» Det hadde han også god grunn til — for når ens kunstig opbyggede luftkasteller biir styrtet i grus, så er det aldri hyggelig, hvor gavnlig det enn er at så skjer.

Fikk ikke Nobile balsam på sine sårede følelser hos Ellsworth og mig, som kjente til hans krav, så fikk han det av Nornes innbyggere, som ikke visste hvad der var foregått. Så virkningsfullt utspredte han historien om sin dåd som polarforsker — et arbeide den før omtalte prest hjalp ham utrettelig med — at da folk i Norne gav en middag til ære for «Norges» flyvning, var Nobile aftenens hedersgjest, og Elis» worth og jeg var ikke engang innbudt. Jeg undtar fra min kritikk av Norne nogen få av mine venner, som har holdt på mig i alle år, deriblandt brødrene Lomen, som i almindelighet ansees for nogen av Alaskas mest betydningsfulle menn, da de har utret» tet mere enn de allerfleste av innbyggerne for lan» dets stadige fremgang og dessuten er de ledende for» retningsmenn i Norne og de omkringliggende land» distrikter. Deres trofaste vennskap har usvikeligfulgt mig alle de år vi har kjent hverandre, og jeg skylder dem uendelig meget for all den vennlighet de har vist mig, og for all den finansielle hjelp de har ydet mig. Men størsteparten av Nornes befolkning optrådte som folk flest — de var lettroende overfor alle strålende historier, lette å få i oprør, og ivrige efter å gjøre mest mulig ut av den siste nyhet i popu« lære helter. Ellsworth og mig kjente de — vi hadde vært der før — men Nobile derimot var en nyhet. Selvsagt tok jeg mig meget nær av den ringeakt som blev vist Ellsworth, mine kamerater og mig selv ved denne offentlige hyldest, hvorved vi totalt blev ignorert. Det var toppunktet av en rekke begiven« heter av samme slags, og jeg vilde ikke være ærlig, hvis jeg ikke fortalte dem og uttalte som min mening om hele forholdet, at det viste dårlig smak og dårlig opførsel hvad Nornes befolkning angår.

En herlig junidag forlot alle ekspedisjonens med« lemmer Norne med dampskibet «Victoria» for å reise til Seattle. Midt op i all uhyggen i denne tid er det hyggelig å huske, at på reisen uttalte Nobiles fem underordnede under private samtaler med nogen av våre nordmenn, sin inderlige misfornøielse med Nobiles opførsel efter ekspedisjonens landing. Noget som en av dem sa, blev hilst med bifall av de øvrige, og fortjener å nevnes her: «Dere har vår fulle syrn« pati i dette, men hvad kan vi gjøre?»

Da vi nærmet oss Seattle, ertet Ellsworth og jeg hverandre med det syn vi på grunn av vårt utseende vilde være for menneskemassen vi hadde hørt varAmundsen og Ellsworth lykkønsker Byrd efter hans fullførte polftlukt. Amundsen taler til folkemengden paa kaien i Bergen ved hjemkomsten fra flukten over Polhavet.nede på bryggen for å ta imot oss. Vi hadde ingen penger med fra Svalbard, og i overensstemmelse med Nobiles stadige krav om minimums vekt av bagasje, hadde vi heller ikke noget skifte med oss. Da vi la våre polarklær av i Nome, hadde vi derfor kjøpt og iført oss de eneste klær som var å få, og det var slike som var bestemt for gullgravere. Våre grove klær, ullskjorter og digre støvler var gode nok for Nornes gater midt på vinteren, men hvor maleriske de enn var, passet de vel neppe til en offentlig mottagelse i Seattle. Men det var der jo ikke noget å gjøre ved. Vi hadde den trøst at vi i hvert fail alle var i samme situasjon.

Tenke sig så vår forbauselse da vi, idet skibet næn met sig kaien, fikk se Nobile kamme opp på dekk iført en strålende gallauniform som oberst i den italienske hær. Dette var intet mindre enn bedrageri. Ved de ustanselige påminnelser om å ta med sig lite bagasje, som de øvrige av oss godtroende var gått med på, hadde han hindret oss i å ta med skikkelige klær på ekspedisjonen over polen, og hadde endog, på flyvningen fra Rom til Svalbard, forårsaket nord* mennene virkelig fysiske lidelser fordi han beordret dem til å gjøre turen uten å være tilstrekkelig klædt. Nobiles egenkjærlige krenkelse av sine egne påmim neiser hvad nedkastningen av flaggene på polen angår, gav oss bare en lettere ærgrelse; men nu kom det for dagen at han på «Norge»s flyvning over pol? havet, der hvor efter hans eget sigende hvert unødig pund var en trusel mot våre liv, hadde stukket tilsideomfangsrike og tunge uniformer, ikke bare til sig selv, men også til to av sine landsmenn.

Tankene på dette øket vårt raseri over hans vub gære og slette smak ved nu å komme tilsyne i pralende kontrast

til sine kamerater på ekspedit sjonen, og det fikk mig til å koke innvendig. Jeg blev ennu mere rasende, da jeg opdaget at han omhyggelig hadde beregnet det sted på deks ket, hvor landgangen skulde bli lagt, og hadde stillet sig op ved siden av, så han kunde stikke sig frem og tilsynelatende føre ekspedisjonen iland. Men tiltross for min harme og forakt gjorde jeg intet for å stoppe ham. Det var virkelig under min verdighet å konkurrere med denne opblåste person om et øies blikks forrang.

Men også en av «Victoria»s officerer forstod Nobis les påtenkte uforskammethet, og med den sanne sjø« manns sans for velanstendighet anbragte han sig rolig, men meget bestemt slik at han sperret Nobile veien til landgangen, og opfordret derpå med et bukk Ellsworth og mig til å gå først i land.

Der var samlet en stor menneskemasse for å ta imot oss, hvoriblandt også representanter for korns munen. En yndig liten pike på seks—syv år, klædt i en morsom kjole, kom frem med en blomsterbukett for å hilse på oss. Her fik Nobile i miniatyr den triumf som det var planen at hans uniform skulde gi ham. Den lille pike gjorde den naturligste ting av verden: Da hun så tre fremmede menn foran sig, og da hun også forstod at begivenheten var den viktigsste i hennes unge liv, og likeledes bemerket at to av mennene var klædt som arbeidere, mens den tredje var i strålende uniform, var der efter hennes mening bare et eneste svar på spørsmålet om deres innbyr* des stilling. Naturligvis fikk uniformen blomstene.

Også i Seattle hadde den italienske propaganda laget en stemning som skuffet mig meget. Den ita* lienske konsul hadde tydeligvis fått instruksjon fra Italia om å gjøre alt for at Nobiles ankomst skulde bli en triumf. I dette sitt arbeide blev han meget dyktig understøttet av de italienske fascister på ste* det. Ved sine taler og sin patriotiske glød var det lykkedes dem før vår ankomst til Seattle å gi det utseende av, at «Norge»*flukten hovedsakelig var et italiensk foretagende, og at Nobile sammen med oss var leder. Denne opfatning satt så fast hos den stedlige festkomite, at ved den første lunsj som blev holdt for oss, satt jeg på den første hedersplass, så kom Nobile og endelig Ellsworth på den tredje.

Ellsworth var alt for meget gentleman til å si til andre enn mig, som er hans intime og gode venn, hvor hans stolthet var såret på grunn av dette arran* gement. Men efter lunsjen følte jeg det som min plikt å opsøke de ansvarlige medlemmer av den offisielle festkomite og gjøre dem opmerksom på, at Ellsworth hadde all mulig rett til sammen med mig å dele alle de hedersbevisninger som blev vist ekspe* disjonen, mens Nobile greit og tydelig inntok en helt annen stilling. Som en følge av dette blev feilen rettet ved senere fester.Imidlertid fortsatte mine ubehageligheter med Norsk Luftseiladsforening. Ved vår tilbakekomst til Statene beskyldte Luftseiladsforeningen mig of« fentlig for å ha forsinket forsendelsen av nyheter til «New York Times» om vårt heldige resultat så lenge, at «Times» holdt på å bryte sin kontrakt om offentliggjørelse. Dette var en tåpelig anklage; vi hadde en erfaren aviskorrespondent med på ferden, ene og alene fordi vi ønsket at han skulde greie dette på en ekspeditt og profesjonell måte. Jeg hadde forutsett, at jeg vilde bli sterkt optatt ved vår ankomst, og hadde tatt denne presse« mand med for at han kunde overta dette gjøremål for mig. Hans eneste arbeide var å gjøre i stand dette materiale på et så tidlig tidspunkt som mulig, gi det til mig til rettelse og godkjennelse, og med en gang sende det videre til «Times». Journalisten var helt riktig blitt igjen i Teller for å skrive om «Nor« ges» demontering, mens Ellsworth og jeg reiste ned til Nome. Han utførte sitt arbeide samvittighets« fullt, men på grunn av vanskelighetene med radio« stasjonen i Teller, lekket nyhetene ut fra Nome, og vår ankomst blev kjent av alle.

Det må også fortelles, at Nobile sendte en full« stendig beretning om turen til Italia, denne blev spredt over hele verden og forårsaket nesten brudd med «New York Times».

Et av de verste trekk hvad Luftseiladsforeningens slette ledelse angår, var behandlingen av filmen. Da Ellsworth og jeg sommeren 1925 vendte tilbake tilSvalbard med N 25, vakte vår plutselige og drama* tiske tilbakekomst en voldsom interesse over hele verden, Mr. Bruce Johnson fra First National Pictures tilbød Luftseiladsforeningen femti tusen dollars for filmen av vår flyvning og vår tilbakekomst. Luft* seiladsforeningen var uklok nok til ikke å motta til* budet, da de mente de kunde gjøre det bedre selv. Såvidt jeg vet, kostet dette tåpelige feilgrep oss to og firti tusen dollars. Dette var som sagt meget tåpelig, for enhver som kjenner bare det

allerminste til film, er opmerksom på at det største marked er Amerika, og at verdien av aktuelle billeder forminskes i for* hold til den tid som går fra den begivenhet de viser og til den dag de vises frem på kinematografene.

Selv om Luftseiladsforeningen ikke hadde vært opmerksom på disse forhold i 1925, så skulde deres erfaring det år ha lært dem noget, som de måtte kunne høste fordel av i 1926. De utførte alle forret* ninger under «Norge»*flukten, og fotografen på tu* ren arbeidet efter deres ordre. Den øieblikkelige fremkallelse av disse films, og deres omgående salg i Amerika burde vært deres første tanke. Jeg tviler ikke på, at de kunde vært solgt til et amerikansk firma for fem og sytti tusen dollars eller mere. Men hvad gjorde Luftseiladsforeningen? Så utrolig som det høres, så gjorde den ikke noget forsøk på å selge billedene i Amerika med en gang, men transpor* terte dem virkelig helt til Oslo og fikk dem frem* kalt her.

Jeg var i mellemtiden blitt ytterligere skuffet overforeningens dårlige ledelse. I september 1926 for« langte jeg at Bryn, hvem jeg gav hovedansvaret for dette, skulde fjernes fra enhver befatning med våre affærer. Foreningen svarte at de ikke kunde ta hen« syn til min anmodning, hvorpå jeg meddelte dem, at jeg ikke kunde samarbeide mere med dem, og at jeg for å ivareta mine egne interesser for eftertiden selv vilde klare mine forretninger.

Da jeg forstod, at foreningen holdt på å gjenta sin fadese av 1925 med filmen i 1926, opsøkte jeg foto« grafen, som hadde negativen hos sig, og gav ham ordre til å lage to fullstendige kopier til mig. Da jeg hadde dem i min besiddelse, meddelte jeg Luftsei« ladsforeningen, at jeg vilde gi dem 14 dager til å opnå et bud på filmen, og at jeg hvis dette ikke lyk« kedes for dem, da vilde søke å gjøre så meget som mulig ut av filmen ved å bruke den i forbindelse med mine foredrag.

Mitt ultimatum blev mottatt med hån. «Hvad,» sa de, «kan De gjøre med filmen? De har jo ikke nogen kopi.» «Jo da, det har jeg,» svarte jeg, «jeg har arbeidet for lenge i dette til å bli narret av slike nybegynnere som dere.» Jeg fortalte dem da, at jeg hadde to kopier av filmen i trygg forvaring, og at jeg, hvis de ikke imøtekom mitt krav ved å skaffe et bud innen to uker, vilde betrakte mig selv som stående moralsk helt fritt i mitt forsøk på å gjøre så meget som mulig ut av den for egen regning.

Senere kom Luftseiladsforeningen med et skittent offentlig kommuniké hvori den ved indirekte antyd«ninger var så nær som den turde ved å kalle mig for tyv. I virkeligheten lar deres sprog sig ikke oversette til engelsk på annen vis enn med de stygge ord «tyv» og «tyveri», og således blev det også oversatt og offentliggjort i amerikanske aviser. Jeg har ingen anelse om, hvor mange mennesker det er som har lest dette smussprodukt, men utvilsomt har tusener gjort det og derved fått den tro, at jeg fra Luftseilads; foreningen har stjålet noget som virkelig tilhørte den. Det virkelige forhold er naturligvis, at jeg bare fratok den kontrollen med min egen eiendom, som den som min representant hadde bestyrt ualmindelig slett. Selv da jeg gjorde dette, forsikret jeg for; eningen om at jeg bare vilde komme til å bruke fem hundre meter av filmens femten hundre meter. Denne tredjepart vilde jeg ikke selge, men bruke til å illustrere mine foredrag med, noget som i virke; ligheten bare vilde være god reklame for resten av filmen.

Hvor alvorlig foreningen selv betraktet sin egen beskyldning for tyveri, vil fremgå av et brev som jeg mottok fra Oslo, datert 20de desember 1926, og skre« vet av filmdirektør J. Chr. Gundersen til hvem for; eningen hadde overdratt filmen til videre salg. Han skrev bl. a. følgende:

«Jeg gjentar tillatelsen til å benytte 500 meter (en

tredjepart) av filmen........Vil De velvilligst fra

scenen gjøre opmerksom på, at dette bare er et bruddstykke av den store polfilm, som snart vil bli fremvist i Amerika.»Direktør Gundersens brev fortsetter med å an* mode mig om å opsøke filmselskapene i Statene for å se hvad jeg kan gjøre for å få dem interessert — noget som selvfølgelig skulde vært gjort seks må* neder før (i juli) av Luftseiladsforeningen selv, da den hadde filmen komplett og markedet var åpent for den.

Da alle «Norge»*flyvningens utgifter blev opgjort, viste det sig at vi skyldte ennu omkring fem og sytti tusen dollars. Ikke alt er lovlige krav. Heller ikke alt er moralsk forpliktende. Jeg har fortsatt og vil også fortsette med å

gjøre alt hvad jeg kan for å betale det av gjelden som jeg anser for moralsk for* pliktende. Min foredragsturné våren 1927 var helli* get dette øiemed, og det samme er en annen turné, som jeg har kontrakt om i 1928.

Likeledes skal inntekten av den boken jeg har skrevet om «Norge»*ekspedisjonen brukes til dette. I hvilken utstrekning jeg vil ta hensyn til krav som i navnet påhviler mig gjennem Luftseiladsforeningen, vil vise sig senere. Hvis dens ledelse hadde vært dyktig, vilde der intet minus ha vært i det hele tatt.

Et avsluttende eksempel på foreningens slette ledelse: Da jeg kom til Amerika den 27de november 1926, blev jeg mottatt av min impressario Mr. Lee Keedick, som kom med den utrolige nyhet at Nobile allerede var på turné i Amerika og holdt foredrag om «Norges» flyvning. Så snart jeg kom til mig selv efter forbauselsen, telegraferte jeg øieblikkelig til Norge for å bringe på det rene, om Luftseiladsforeningenhadde samtykket i dette åpenbare kontraktsbrudd fra Nobiles side, og gjorde opmerksom på at denne italiener reiste land og strand rundt og fortalte løgner om ekspedisjonen, mens han trakk Norges navn ned i sølen. Til min ennu større forbauselse svarte Luftseiladsforeningen at denne turné foregikk med dens tillatelse. Her drog Nobile på foredragsturné i Amerika til fordel for sig selv, like foran nesen på mig, mens jeg skulde komme efter ham, ene og alene for å betale av på en gjeld, der var opstått som en følge av dumheter og dårlig ledelse fra Luftseilads* foreningens side. Moralsk føler jeg at dette fritar mig for enhver plikt til å betale gjelden — ikke desto* mindre er det min hensikt å betale den. Alle kredi* torer vil få sin betaling så langt mine midler rekker, under hensyn til rettmessigheten av deres krav.

I Nobiles foredrag i Statene har han gjentagende ganger erklært at ideen til «Norges» flyvning er Mus* solinis. Han har vært anklaget i avisene for å ha sagt andre usannheter om flukten, og han har skrevet til avisene og tilbakekalt enkelte av disse påstande, men denne har han aldri tilbakekalt. Det er mange bevi* ser på at han på Mussolinis vegne er kommet med denne uforskammede påstand. I sannhetens navn er det derfor heldig, at der har vært offentliggjort en bok i Oslo under titelen: «Norge*ferden bak kulis* sene». Forfatteren er journalist Odd Arnesen i «Aftenposten». Arnesen forteller her at hans chef, redaktør Frøis Frøisland, «Aftenpostens» chefredak* tør, hadde et intervju med Mussolini i Rom like efterat verden mottok nyheten om «Norge»s heldige lam ding. Mussolini sier blandt annet til Frøisland i dette intervju:

«Overbring velvilligst mine varmeste lykkønsk* ninger til Roald Amundsens landsmenn. I denne seirens stund må vi ikke glemme at Amundsen er ekspedisjonens skaper. Det er han som fremsatte tanken om å utforske polaregnene fra luften.»

I denne forbindelse kan det kanskje ha sin inter* esse å citere hvad «New York Times» skrev fredag den 6te august 1926:

Der burde være heder nok til alle i Amund* sen*Ellsworth*Nobile ekspedisjonen, men det ser ut som om Mussolini gjør krav på at hoved* æren tilkommer føreren av luftskibet. Ved vel* komstfestlighetene for ekspedisjonens italienske medlemmer i Rom sist onsdag, uttalte «il DuceÄ at han ønsket hans røst var så sterk som tor* denen når han, efterat han med «romersk rett* ferdighet» hadde tilkjent Nobiles feller deres del av æren for den utførte bedrift, slo fast at trium* fen allikevel var Nobiles fordi han hadde kon* struert luftskibet, mens andre italienere hadde bygget det, og fordi han «dyktig hadde ført det til denne usedvanlige reises slutt.»

Allikevel sa han i sin tale i senatet den 18de mai, da alle snakket om at Nordpolen var pas* sert, at transpolarflyvningen var «et foretagende som bare kunde planlegges og fuliføres av over* mennesker.» Varme og hjertelige lykkønsknin* ger tilkom Amundsen, Ellsworth og Nobile.

«Norge»s mannskap bestod av slike helter.Nordmenn, italienere og amerikanere ombord ydet alle sitt beste for sammen å gjøre et kraftig forsøk, idet de alle var enige om at det skulde lykkes.

Muligens kan man innrømme Italiens fører at han ved Nobiles hjemkomst kan rose ham ennu mere, men det er å frykte at ekkoet i Oslo vil bli blandet med protest. Luftskibet var, når alt kommer til alt et skib kjøpt av Norge og førende dette lands flagg. Det medførte som ekspedisjonens leder den allerstørste blandt polarforskere. Han hadde allerede vunnet sig en plass blandt de udødelige. Var det ikke for hans initiativ og mot vilde ekspedisjonen

aldri kommet i stand. En tapper amerikaner som deltok i hans farefulle forsøk på å nå Nordpolen i aeroplan hadde rundhåndet bidratt til dekkel; sen av utgiftene ved det nye foretagende — i realiteten muliggjort det ved sin generøsitet — påny meldte han sig frivillig og blev mottatt som en god kamerat. Alle ombord i «Norge» und; tagen kaptein Amundsen og Ellsworth var be; talt for sitt arbeide, heri medregnet føreren av skibet, oberst Nobile. Hans bidrag til heldig å gjennemføre ekspedisjonen, derved at han visste hvad «Norge» kunde yde under alle for; hold, og hans dyktighet i å manøvrere den skal ikke et øieblikk glemmes eller søkes gjort mindreverdig. De var førsteklasses og nord; mennene selv har rost ham. Men han var ingen arktisk forsker som Amundsen, heller ikke var han navigatør som Riiser;Larsen, der blev valgt til denne stilling fordi han hadde fløiet det ene aeroplan i 1925 på den daværende ekspedisjon.I foretagendet av 1926 var Amundsen og Nobile nødvendige for hverandre; og hvis de øvrige italienske deltagere var uundværlige ved «Norge»s manøvrering, så var de øvrige nord* menn det samme hvad angår deres stillinger ombord. Likesom admiralen leder sin flåte* avdeling uten selv å røre en eneste mekanisme, således var også veteranen Amundsen trans* polarflyvningens ledende ånd, tiltross for at han ikke selv grep aktivt inn i skibets manøvrer. I den arktiske forsknings historie vil den norske kaptein alltid stå som den der var den aller* første som ledet en ekspedisjon over Nord* polen.

Med dette slutter min fremstilling av sannheten om «Norge»*flukten. Det har vært pinlig å skrive den, fremmed som det er for min tilbøielighet og vanlige praksis. Det vilde ha vært langt behageligere for mig å la disse uheldige episoder på denne ekspe* disjon hvile i glemsel som ting ingen lenger erindret. Der kunde de ha hvilt, hvis det ikke var fordi dette er min levnedsbeskrivelse, og fordi jeg av hensyn til mitt navn som forsker og for mine kameraters skyld ikke tør la chansen til å få Nobiles alvorlig usanne fremstillinger og frekke anmasselser rettet, ligge ubenyttet. Sannheten såvel som rettferdigheten mot mitt eget navn krever den foranstående beretning om begivenhetene. Kanskje er det nødvendig at jeg ennu tilføier en kommentar, forat lesere som ikke kjenner mitt liv, ikke skal trekke den slutning at jeg av naturen er misundelig. Jeg føler mig overbevist om,at ingen som virkelig kjenner mig, vil beskylde mig for det. Men overfor offentligheten kan det kanskje lønne sig å bevise det. Da jeg nådde Sydpolen, tok jeg ved det endelige fremstøt med mig så mange av ekspedisjonens medlemmer som provianteringen til« lot, idet jeg naturligvis samtidig tok hensyn til om de var legemlig sterke og erfarne nok til å delta i det slit og chansespill som ventet oss. Femten år efter, da jeg ved Ellsworths gavmildhet fikk tilbud om å virkeliggjøre en annen av mitt livs drømme, nemlig å fly over polhavet og nordpolen fra Europa til Ames rika, var det for mig den største tilfredsstillelse å kunne spørre en av disse fire tapre nordmenn som sammen med mig hadde vært på Sydpolen, om også nu å være med. Oscar Wisting var mannen. Hadde jeg vært misundelig på de andre for de hedersbeviss ninger de mottok, hadde jeg vært egoistisk, vilde jeg idag hatt den uomtvistelige ære å være den eneste mann i verden som hadde vært på begge poler. For mig vilde denne utmerkelse vært langt mindre verdis full, enn den nu er ved tanken på at jeg har kunnet gjøre det mulig for en modig kamerat og trofast venn, Wisting, å dele den ære med mig å ha vært den før* ste på begge poler.

Og jeg kan gjeme tilføie: å dele med mig hederen ved mitt livs siste store foretagende. For hermed vil jeg betro leseren, at jeg nu anser min karriere som forsker avsluttet. Det har vært mig givet å kunne utføre det jeg hadde bestemt mig til. Det er heder nok for en mann. For eftertiden vil jeg alltidmed den største interesse følge med i de ennu uløste spørsmål deroppe i de fjerne polaregne, men jeg kan ikke lenger håpe å finne en så rik arbeidsmark som den der ligger bak mig. Jeg vil derfor nøie mig med disse spørsmål og ofre det meste av min tid til å holde foredrag og skrive, og til å være sammen med mine mange venner i Amerika og Europa.

Disse venner er når alt kommer til alt, kilden til mitt livs største gieder. Mine reiser har bragt mig velkomne formelle æresbevisninger, men bedre enn det, de har gitt mig gieden ved stedsevarende vennskap.

## NIENDE KAPITEL

## OM STEFANSSON OG ANDRE

Admiral Peary var den første som nådde Nords polen.

«Men,» vil De kanskje spørre, «hvorledes vet De at han har vært der? De har bare hans ord for det. Han drog dit praktisk talt alene — naturligvis var negeren Hanson for uvitende til å forstå om de hadde vært der eller ikke. Og naturligvis kunde Peary med sine tekniske kunnskaper lettvint ha forfalsket sine dagbøker.»

Allikevel vet jeg at admiral Peary nådde Nords polen. Grunnen til at jeg vet det, er at jeg persons lig kjente Peary. Hvad man anfører om muligheten for ham til å kunne forfalske sine observasjoner er meget sant. Svaret på enhver tvil om dette punkt er ganske enkelt, at Peary ikke var av den støpning.

En forskers karakter er derfor alltid det beste bes vis på sannheten av hans krav om utførte bedrifter. Det faller sig slik, at mitt krav om å ha opdaget Syds polen ikke bare ligger i mitt ord, men også i hvad min ulykkelige konkurrent den modige kaptein Scottskrev. Hans dagbok forteller, at han fant vårt telt og våre skrivelser, da han nådde polen tre uker se? nere. Men, når alt kommer til alt, så er selv dette bevis — som så tragisk er mottatt fra en død kon? kurrents hånd ikke helt sikkert. Både Scott og jeg kunde gjort feilaktige observasjoner. I virkeligheten fant videnskapsmennene, da de efter min hjemkomst fra Sydpolen gikk igjennem mine observasjoner, en feil i hver eneste av dem, men det var en konstant feil i matematisk betydning, og den beviste, ikke at observasjonene var feilaktig tatt, men at der i polar? egnene eksisterer et ukjent naturfenomen som påvir? ker observasjonene. Denne konstante feil var efter videnskapsmennenes mening det beste bevis på, at mine observasjoner var samvittighetsfullt tatt. Hadde jeg forsøkt på å forfalske data, måtte jeg ha vært en meget dyktig matematiker for å ha kunnet gjort det på en slik måte.

Jeg forstod på Sydpolen, at der var en mulighet for feil i observasjonene og beregningen av vår po? sisjon. Da jeg ønsket for bestandig å ha den til? fredsstillelse å kunne føle mig sikker på, at jeg hadde vært nøiaktig på Sydpolens grunn, brukte mine kamerater og jeg tre dager på å utforske en strekning med 10 km.s radius rundt det sted våre beregninger sa oss at polen sannsynligvis lå. På denne måte var vi sikre på, at vi hadde korrigert en mulig feil.

Jeg har skrevet det foregående, hovedsakelig for å belyse den eneste kommentar jeg føler mig kaliettil å komme med i Cook—Pearysstriden: Bedrifter i polaregnene må leses i lyset av forskerens tidli« gere liv.

Jeg har også delvis skrevet det foregående for å forklare, hvorfor jeg alltid karakteriserer den første av Vilhjalmur Stefanssons to berømte «opdagelser» som omtrent det mest håndgripelige sludder der nogensinne er kommet nordenfra, og den annen ikke bare som sludder, men endog som skadelig og farlig sludder. Jeg refererer til hans vidt utbredte bok «Blonde eskimoer» og også til hans like berømte: «Det gjæstfri Nord».

La mig først behandle «Blonde eskimoer». Det er selvsagt ikke utenfor mulighetens grenser, at en eller annen liten eskimostamme hittil kan ha undgått å bli funnet av hvite menn; men å si at dette er sannsynlig, er å tvære mulighetenes grense lenger ut enn man kan være med på, og virkelig å ha nogen tiltro til det kunde man ikke, med mindre opdagelsen var støttet av uomtvistelige bevis. Stefansson har aldri levert noget slikt bevis.

Den sannsynlige forklaring på «blonde eskimoer» er ganske innlysende. De arktiske egner har i fire hundre år vært forskerens yndlingsarbeidsmark. Ekss pedisjon efter ekspedisjon med hvite menn er reist inn i disse egne, og de fleste av dem har overvintret der. Foruten disse opdagere er utallige pelshandlere dradd mot nord, generasjon efter generasjon. På alle disse foretagender har britterne og skandina* verne vært i flertall. Mannen som er gift med eninnfødt kvinne, er det stadige fenomen man møter her, på samme vis som de uundgåelige blandede fors bindeiser har oversådd den amerikanske vestkyst med halvblods, syden med mulatter og det latinske Amerika med mestitser. Eskimoenes moral er ikke høiere enn andre menneskers — legg merke til det tilbud som en eskimo gjorde en av «Gjøa»s mannskap: for en synål tilbød han å låne ham

sin kone.

Blonde eskimoer er næsten sikkert halvblods barnebarn av halvblods eskimomødre og lyshårede, blåøiede hvite fedre fra de nordlige land. Hvem som helst som bare har et nogenlunde kjennskap til den Mendelske lov om arveligheten av fysiske egenskab per, vet meget vel, at i den annen generasjon av slike forbindelser (enten det dreier sig om planter, dyr eller mennesker) vil avkommet som regel bære den ene av foreldrenes karakter i ren

form. Stefanssons historie om en spesiell rase av blonde eskimoer for* tjener ingen alvorligere overveielse enn en sensas jo? nell nyhet i en boulevard?avis.

Stefanssons «Blonde eskimoer» er bare et fornøie? lig fantasifoster. Hans «Det Gjæstfri Nord» er der? imot en meget farlig forvrengning av de virkelige forhold. Det vilde ikke skade nogen letMroende mennesker, om de innbildte sig at nogen eskimoer var blonde. Men det er ganske sikkert, at en og annen som er på jakt efter eventyr og nye oplevelser oppe mot nord, kan bli ledet på feilaktig spor ved dette snakk om «gjæstvenligheten» der, og at hannettop vil forsøke å gjøre hvad Stefansson erklærer at han har gjort, nemlig gå på eventyr inn i disse egne utstyrt bare med gevær og litt ammunisjon. Hvis de gjør dette er det den visse død. En mere urimelig forvrengning av forholdene nordpå har aldri vært fremsatt enn at en dygtig skytter «kan eve av landet». Stefansson har aldri gjort det, til i/^s for at han påstår det. Videre er jeg villig til å sette mitt navn som polarforsker og likeledes hvad jeg måtte eie av verdi inn på at hvis Stefansson vilde forsøke på det, vilde han være død innen åtte dager, regnet fra starten, så sant da denne prøve finner sted på polarisen, som stadig er i drift over det åpne hav.

Der er akkurat så meget sant i det han sier, at hans prov bærer sannsynlighetens preg. Der finnes en smule vilt på fastlandet og litt på de store øer innenfor polarcirkelen. Hvis man var ekspert i å finne det, og meget dygtig til å fange det, og lykken og årstiden var bra, kunde man så vidt leve langs kyststripen, selv om det bør pekes på, at det ikke er ualmindelig at eskimoene sulter ihjel, de som her har enhver fordel og erfaring og således bedre enn nogen har betingelser for å kunne eksistere.

Men begir man sig ut på de uendelige arktiske ismarker, uten å kunne se land, så er chansene for hvem som helst til «å kunne leve av landet» like så gode som de vilde være til å finne en gullgrube på toppen av et isfjell. Der er sikkert nok nogen få — meget få — sel, som av og til kommer op på isen, men å se en sel og å drepe den er to vidt forskjelligeting. Å fiske er ikke tale om, da isen er fra tre til tolv fot tykk.

Stefanssons tåpelige historie har også skadet mere alvorligere forskeres utsikter. Jeg har truffet menn rundt om i verden med den aller beste utdannelse, som har godtatt denne skrøne som den virkelige sannhet om livet der oppe. Jeg har hørt dem uttale sin forbauselse over mine vidtgående forberedelser for å kunne medføre tilstrekkelig proviant i konsens trert form til bruk på mine ekspedisjoner. Ved dette eventyr er til og med den tro blitt utspredt, at en tur til Nordpolen ikke er stort mere enn en fornøieb sesjakttur, hvorunder man makelig spaserer bortover isen og av og til stanser for å drepe noget som man skal spise, uten å nære nogen bekymring for maten til den følgende dag. Disse menn trodde også hvad de sa. «Hadde kanskje ikke den velkjente arktiske forsker Stefansson skrevet en bok, bare for å korris gere den villfarelse, at det var vanskelig å få tilstreks kelig å leve av der oppe i de arktiske egne?»

Jeg kjenner naturligvis personlig de fleste av de menn som har høstet erfaringer i de nordlige regioner. Jeg har talt med mange av dem om Stes fanssons «Det Gjæstfri Nord». Å nevne boken for dem er det sikreste middel til å få høre en rekke grove skjeldsord. De vet av egen erfaring hvad det er for latterlig sludder. Allikevel våger jeg å forutsi, at det ikke på femti år vil være mulig å overbevise hovedparten av det sundt tenkende publikum om, at penger som brukes fornuftig til proviantering av arkstiske ekspedisjoner, ikke er bortkastede penger. Ste* fansson har skadet den virkelig alvorlige forskning uendelig meget ved denne fantastiske historie.

Stefanssons ekspedisjoner er blitt meget kjent, men de har bestandig vært preget av den samme mangel på verdifulle resultater, og i mange tilfelle også av forferdende dårlig dømmekraft. Mange av Stefanssons ledsagere er vendt tilbake til civilisasjo* nen som hans bitre fiender.

Jeg vilde ikke omtale Stefansson på en så ube* hagelig måte, hvis det ikke var fordi hans prat om polaregnene påviselig har skadet alt som heter polar* ferder. Dårlig dømmekraft er undertiden forståelig, selv om den ikke alltid så lett blir tilgitt, men mange mennesker har også fått tilgivelse for det. Mere enn én arktisk leder har hatt uenighet på sin ekspe* disjon. Andre ekspedisjoner har vært mislykkede. Men når en mann kombinerer alle disse almindelige feil med en ustyrlig innbildningskraft, mener jeg at det er den manns plikt, som kan tale med erfarin* gens autoritet og kan gjøre det til fordel for alle for* skeres arbeide, i klare ordelag å peke på at Stefans* sons

snakk om «Det Gjæstfri Nord» bare er sludder.

Det mest ytterliggående eksempel på en uskikket arktisk forsker som jeg nogensinne har møtt, krysset min vei på Svalbard i 1901. Han het Bauendahl og var kapteinløitnant i den tyske marine. Da jeg traff ham, hadde han nylig fullført et fullstendig sinns* svakt forsøk på å nå Nordpolen, og skulde nettop tilå begi sig avgårde igjen efter en ny metode. Hans idé året i forveien hadde vært å legge et slags høb banespor fra Svalbard til polen. Denne hans idé var et glimrende bevis på den vanlige menneskelige feil som viser sig, når man skal løse et vanskelig spørs= mål på en rimelig måte, der blev nemlig bare tatt hensyn til de mest iøinefallende vanskeligheter. Bauendahl hadde opdaget hvad alle arktiske forskere før hai i hadde erfaret, at den største vanskelighet ved<å .. i Nordpolen lå i den ualmindelig ujevne is i polhavet. Denne er skrudd sammen i tusener av skrugarer, hvis størrelse varierer fra en mursten til et helt hus. Bauendahls resonnement må ha vært oms trent slik: «Den ujevne is gjør det vanskelig å transportere de nødvendige livsfornødenheter under marsjen til polen. Jeg bygger derfor en høibane, slik at isens overflate ingen rolle spiller.»

Den tåpelige fyr kastet virkelig bort masser av tid og penger på å virkeliggjøre sin plan. Han bragte med fra Tyskland til Svalbard en hel del store pæler, som med mellemrum skulde settes op på isen, og mellem dem skulde der strekkes en grov wire. En eller annen slags vogn skulde så henge i et hjul, der skulde rulle på wiren som på et spor. Bauendahl fikk bygget nogen få kilometer av denne merkelige bane, før hans arbeidere gav op.

Naturligvis var Bauendahl ikke vel bevart. Hvis hans tidligere høibane ikke beviste hans galskap, så vilde sikkerlig hans neste tåpelige plan, som han holdt på å bringe til utførelse da jeg møtte ham i1901, dømme ham i enhver erfaren ishavsmanns øine. Han hadde samlet endel av tømmeret fra Andrees ballonghus på Svalbard og slått det sammen til en flåte. En taubåt skulde slepe flåten til iskanten, hvorfra det var hans hensikt å ro gjennem isen til Grønlands østkyst, og derfra vilde han så søke å nå en nordligere breddegrad enn nogen før ham. Hans tanke var naturligvis, at en slik flåte vilde motstå drivisens trykk, og gi en bred, sikker grunnflate, hvorpå der kunde opsettes komfortable opholdsrum, hvori han så vilde ro til Grønland.

«Gamlekarene» på Svalbard moret sig først over dette påfund. Da de opdaget at mannen mente det alvorlig, bad de mig om å gjøre den menneskekjærs lige handling å opsøke ham og bringe ham alles høis tidelige protest, basert på vår erfaring i isen. Jeg utførte dette opdrag med all den finfølelse jeg kunde prestere, men blev mottatt som de fleste frivillige rådgivere biir. Jeg gjorde ikke det allerfjerneste inn= trykk på Bauendahl.

Hans eneste ledsager på denne tur var en ung norsk gutt. Jeg besluttet å redde guttens liv, koste hvad det koste vilde, så jeg opsøkte ham og forklarte ham galskapen ved det hele. Gutten var ikke imøtekommende i sine svar på mine overtalels ser, men jeg forstod på «blinket i øiet» at han ikke var nogen dumrian, og heller ikke tenkte på å risis kere livet på en slik tur mere enn jeg gjorde det. Jeg sluttet mig da til, at han følte sig fullstendig tils freds ved å kunne heve sin lønn for arbeidet medforberedelsene, men at han, når flåten blev satt i drift, ikke vilde høre til dens mannskap.

Gutten gjorde det ennu bedre enn jeg hadde trodd. Han forlot Svalbard sammen med Bauendahl ombord i taubåten, som hadde flåten på slep. Aftenen før ekspedisjonen nådde pakkisen, snek gutten sig akters ut på taubåten og kuttet sleperen, så flåten drev av. Da morgenen grydde og alle mann kom på dekk, var flåten intetsteds å se, og Bauendahls ekspedisjon fikk en bedrøvelig ende. Strenge moralister vil kanskje si, at guttens opførsel var helt forkastelig. På den annen side reddet han Bauendahls liv. Jeg overlater til leseren selv å dømme ham.

Galskap blandt vordende forskere er sjelden, men en nesten tilsvarende dumdristighet er mindre used« vanlig. Det første forsøk på å utforske polaregnene fra luften blev gjort av den svenske ballongfører Andree. Dette forsøk blev aldri tatt alvorlig av virkelige forskere, som forstod den håndgripelige galskap ved foretagendet. Andree hadde før full* ført en rekke meget vellykkede, lange distanseflyv« ninger med ballong. Disse var farlige, men de betød ikke direkte selvmord. Selv om det er risikabelt å gå op med en ikke styrbar ballong og drive i dagevis hvorhen vinden tilfeldigvis blåser en, er det i det min« ste — hvis turen gjøres over land — et rimelig håp til stede om å kunne redde sig. Men å forsøke på å drive over 2 900 km. av polhavet, med bare gunstig vind

som ror, byr nettop på en slik risiko som en alvorligforsker ikke tar. Andree forlot Svalbard og til idag har man ikke funnet spor efter hverken ham eller hans ballong. Utvilsomt er den stakkars mann blitt tvunget ned på isen, og er for lenge siden begravet i polhavets dyp sammen med sin ballong. La oss ta hatten av for den tapre mann.

TIENDE KAPITEL

## VANSKELIGHETER VED FERDENE

Jeg forstår at de fleste mennesker tenker på «evem tyr», når ordet «opdagelsesreise» brukes. Det kunde derfor være heldig fra forskerens synspunkt i detalj å forklare forskjellen mellem disse to ord. Jeg vil ikke si noget nedsettende om lysten til eventyr. Den er en ganske naturlig lengsel efter spennende opleveb ser, som er nedlagt i et hvert sundt mannfolk. Utvib somt er det en arv fra våre fjerne forfedre, hvis kamp for tilværelsen medførte den usikre jakt, de farlige kamper med vilde dyr og redselen for det ukjente. For dem var livet et uavbrutt eventyr, og den betagende fornemmelse som fyller oss, ved å gjenopfriske deres liv, er den normale ophisselse sunde nerver gir som reaksjon ved den naturlige kamp for tilværelsen. Våre forfedre risikerte daglig livet for å få hvad de skulde leve av. Når vi «flirter med døden», vender vi tilbake til det primitive men: neskes nervøse glede, som beskyttet og holdt dem oppe i dagens strid.

For forskeren derimot er eventyret bare en litevelkommen avbrytelse i hans alvorlige arbeider. Han søker ikke efter sinnsbevegelser, men efter kunn; skap om det ukjente. Ofte er hans søken et kappløp med hungersdøden. For ham er eventyr bare en følge av dårlig planleggelse, som gjør at nu blir han prøvet. Eller det er en uheldig bekreftelse av det faktum at intet menneske kan gripe alle fremtidens muligheter. Alle forskere har eventyrlige opleveb ser. Han får en sinnsbevegelse som følge av dem, og han tenker med glede tilbake på dem. Men han går aldri på jakt efter dem. Dertil er forskning et altfor alvorlig arbeide.

Ikke alle vordende forskere vil innrømme denne sannhet. Men resultatet vil bare være at mange går for tidlig i sin grav, og at mange håp brister.

Som alt annet arbeide i livet så krever også forskningen en helt ut strengt profesjonell forbere; deise. Ubotelig skade har de virkelige forskere hatt av at så mange mennesker har forsøkt sig, uten å ha nogen betingelse for det. Nogen av disse menne; sker er blott og bart eventyrere, som jager efter ny sensasjon. Nogen, som er på jakt efter berøm; meise, forsøker på denne måte å finne en snarvei frem til sitt mål. Mange av disse menn har mistet livet uten at det har hatt nogen som helst hensikt. Dette er ille nok, men det verste er at de har sådd en slik tvilens sed blandt klart tenkende mennesker hvad arktisk forskning angår, at den største del av verden betrakter forskning som blott og bar dumdristighet. Dette syn på saken har gjort det ytterst vanskeligfor alvorligere forskere, som f. eks. Nansen og Peary, å skaffe kapital til sitt arbeide, ja, selv til å få anled* ning til å forklare sine alvorlige videnskapelige pla* ner for ferden. Få mennesker, undtagen de videns skapsmenn som er spesialister i meteorologi, oceanos grafi, geografi o. s. v., har den aller fjerneste idé om hvilke resultater forskerne når, de har derfor heller ikke evnen til å skjelne mellem alvorlige forskere og hærskaren av offentlige eventyr jegere og charlas taner.

Den første betingelse for en polarforsker er å ha et sundt og herdet legeme. Med reisene følger den allcr hårdeste fysiske påkjenning, og evnen til å tåle slik påkjenning såvel under det stadige strev gjens nem lange tidsrum som i nødens vanskelige stunder, er ikke enhver gitt. Hvor urimelig er det da ikke, at menn som har levet bak en kontorkrakk inntil de har nådd en moden alder, plutselig forsøker sig på disse vanskelige opgaver. Hvor meningsløst er det ikke også for menn som har tilvendt sig hele sin livs* erfaring blandt civilisasjonens behageligheter, plut* selig å begynne på en livsførsel hvor alting er pri* mitivt, og hvor en pelshandlers eller hvalfangers tre* ning er av langt større verdi enn en universitetsut* dannelse. Mitt hell i arktisk forskning berodde for en stor del på at jeg omhyggelig hadde trenet mitt legeme, og på mine sure læreår, før jeg kom op i vill* markens virkelige liv.

Nest efter de fysiske betingelser kommer de ånde* lige, som for en forsker er av stor betydning. Jegtenker ikke

bare på hjernens naturlige anlegg. Med undtagelse av den ene sinnssvake mann jeg har nevnt, har alle de menn jeg har kjent, som har ledet ekspedisjoner av enhver art i de arktiske egne, vært intelligente, nogen av dem har også hatt den beste utdannelse. Men hvad jeg tenker på, er de spesielle åndelige betingelser som man opnår ved å sette sig inn i tidligere ekspedisjoners erfaring. Dette har hvad mig selv angår mange ganger reddet mig fra å begå alvorlige feil. Leseren vil for eksempel huske, hvorledes mitt valg av basis i Hvalbukten, noget som for en stor del bidrog til at vi heldig nådde Sydpolen, var et resultat av omhyggelige sammenligninger meb lem alle de eksisterende beretninger om den del av barrieren, like fra den blev opdaget i 1842 og ned til året før vi gikk sydover. Å skaffe sig annenhånds underretning fra bøker, er ofte like så godt som å høre dem direkte, hvis man har høstet så meget prak* tisk erfaring på det samme område, at man forstår og kan benytte hvad man leser.

Til forskerens åndelige betingelser — jeg mener ved anledninger, hvor han har til hensikt å gjøre et arbeide som opveier risikoen ved hans foretagende — må også høre en fullstendig forståelse av de videm skapelige problemer, til hvis løsning hans ekspedb sjon kan bidra. Og endelig må forskeren til fullkorn* menhet kunne bruke de videnskapelige instrument ter han skal ta observasjoner med, så disse blir så nøiaktige, at de kan være til nytte for de videnskaps* menn som han gir dem til når han kommer hjem.Hvad jeg her har antydet om de krav som stilles til en alvorlig forsker, håper jeg vil overbevise leseren om, at forskning er et strengt teknisk og ytterst van* skelig arbeide, som krever års åndelige og fysiske forberedelser, og sikter frem mot viktige ting, som ligger langt høiere enn eventyrerens jakt efter sens sasjon og humbugmakeres og lykkejegeres korte bes rømmelse.

Den alvorlige arktiske forskning begynte langt tils bake i historien. Som jeg før har forklart i denne bok, hadde engelskmennene i fire hundre år sendt ekspedisjoner for å forsøke på å erobre Nordvests passasjen. Disse ekspedisjoner var omhyggelig planlagt, og de var utstyrt og ledet i overensstems melse med datidens høieste krav. Selv om resultatet alltid var mislykket, og mennene hyppig forulykket, så var det ikke mangel på omhyggelig planleggelse som var årsaken. De opnådde videnskapelige resul* tater var av stor verdi.

Nordpolens opdagelse beskjeftiget på samme vis mange alvorlig tenkende menn. Også de hadde stor fremgang. Men det beste resultat som kunde nåes med deres metoder, var Lockwoods ekspedisjon, som dengang nådde lengst mot nord.

Dr. Fridthjof Nansen revolusjonerte hele polar* forskningen. Han utarbeidet nye metoder, som var bygget på de mest inngående studier av problemets natur. Han brukte praktiske midler for å sette sine planer ut i virkeligheten. Resultatet var hans op* siktsvekkende ekspedisjon til 86 ° 14' n. bredde, me*get lenger mot nord enn Lockwoods rekord, ja, ca. 200 nautiske mil nærmere polen enn nogen før ham.

Næsten alle kjenner historien om dr. Nansen og «Fram», slik som han har beskrevet den i sin bok «Fram over Polhavet». Med mindre man har lest og studert de tekniske detaljer, som ligger til grunn for de beskrevne begivenheter i denne interessante bok, vil man ikke bli opmerksom på, at dr. Nansens fors bedring av de tekniske metoder som til da var blitt benyttet innen arktisk forskning, er av uendelig større betydning enn selv hans opsiktsvekkende res kord og de videnskapelige observasjoner på «Fram»s ferden.

Dr. Nansens epokegjørende bedrift var opfinnels sen av en ny metode. Det var han som først forstod verdien av hunder og lette sleder som transportmids del her oppe. Først gikk han fra de tunge sleder, som hadde ødelagt mangen en ekspedisjon før hans, og erstattet dem med videnskapelig konstruerte sies der av stor styrke, men av betydelig mindre vekt. Ved denne opfindelse fordoblet han lettvint menns og hunders aksjonsradius. «Fram»sekspedisjonen var et strålende bevis på denne teoris riktighet og på dens praktiske nytte. Uten hans arbeide vilde det ikke vært mulig for oss å nå Sydpolen. Jeg forstod den revolusjonerende betydning av Nansens metode, jeg brukte den for å nå mine mål, og jeg seiret ved den. Ved en rettferdig bedømmelse av de heldige ekspedisjoner, kan man ikke overse den grunnleggende betydning dr. Nansens arbeide harhatt. Han var både i teori og praksis foregangsman* nen, som muliggjorde et heldig resultat.

Merkelig nok har dr. Nansens oplevet å få se sin metode bli gammeldags. Idag er hundenes og sle* denes dager talte som forskerens hjelpemidler der oppe mot nord. Deres hedersplass er nu på museene og i høkerne.

Luftskibet har erstattet hundene. Brødrene Wright og grev Zeppelin er den nye metodes foregangsmenn.

Polarforskningens fremtid ligger i luften, jeg er så freidig å forlange den utmerkelse for mig selv, at jeg var den første alvorlige polarforsker som innså dette, og den første som praktisk viste denne metodes fremtidige muligheter.

I 1909 forberedte jeg mig på å foreta rekogno* seringsflyvninger over isen og gikk så langt som til å ansette en flyver til å utføre dette. I 1914 kjøpte jeg et Farman*aeroplan og lærte å føre det selv. Fra 1921 til 22 gjorde jeg flere forsøk på å løse opgaven, denne gang fra Point Barrow. Men det var ikke før i 1925, at de tilstrekkelige pengemidler og de rette maskiner var forhånden, takket være Ellsworth, så vi kunde gjøre vår første flyvning fra Svalbard. Selv om denne ekspedisjon ikke, som vi fra først av hadde håpet, skulde føre oss fra kontinent til kontinent over polen, så pekte den ikke desto mindre på, både at en slik flyvning bare var et tidsspørsmål, og at geografi* ske observasjoner fra luften vilde være av den stør* ste verdi.

I 1926 ledet jeg sammen med Ellsworth den ekspe*disjon som utførte den første flyvning fra kontinent til kontinent over Nordpolen. Denne flyvning var helt igjennem vellykket og beviste uten tvil på en praktisk måte den fremtidige nytte luftskibet vil få for fremtidens polarforskning.

Hvad skal polarforskningen tjene til?

Hvor mange ganger har dette spørsmål vært stik let mig? Utvilsomt er det også utallige ganger blitt stillet alle andre alvorlige forskere.

Polarforskningens største praktiske verdi ligger i den kunnskap, videnskapen gjennem den får om jordmagnetiske fenomener og om klimatet og vin« dene i disse egne, da forholdene her jo er av betyd« ning for været over hele vår klode. På andre steder i denne bok har jeg skrevet om disse ting, men jeg vil tilføie her, at det største fremskritt som sannsynlig« vis snart vil bli gjort hvad den nøiaktige forut« sigelse av været for den nordlige tempererte sone angår, vil skyldes oprettelse og vedlikehold av faste værobservatorier på Amerikas, Europas og Asiens nordlige kyster. Disse observatorier vil da fullsten« dig omkretse polhavet og ved flere ganger daglige, trådløse rapporter vil de gi langt mere pålidelige cg verdifulle oplysninger, hvorefter været kan for« utsies, enn det hittil har vært mulig. Jeg fikk en smule forståelse av hvor viktig en slik kjede obser« vatorier vilde være, ved den takknemlighet viden« skapsmennene la for dagen over de værrapporter som to ganger daglig blev sendt fra «Maud», da den lå utenfor Asiens nordkyst.Den annen ting som polarfoskningen «tjener til», lar sig ikke så godt gjøre om til nytte for menneskene og til penger spart for verden. Personlig tror jeg imidlertid at den er av like stor verdi. Hvad der på denne vår klode forblir ukjent for oss, hviler som en vekt på de fleste menns sinn. Det står igjen som noget menneskeheten ikke har beseiret, som et sta* dig bevis på vår svakhet, som et ikke mottatt krav om å beherske naturen. Skal man dømme efter hvad der er skjedd, så høines vår ånd ved hvert klarlagt mysterium, hvert opdaget ukjent land. Foregangs* mannen er de åndelige verdiers uundværlige for* bundsfelle hvor det gjelder å fremme og oprettholde civilisasjonen.

ELLEVTE KAPITEL

## VANSKELIGHETER VED UTSTYR OG PROVIANT

Jeg vil ofre dette kapitel på omtalen av visse for« hold ved vår tur til Sydpolen, idet jeg her bare be« skriver slike ting som anskueliggjør de vanskeligheter som i almindelighet har vært felles for alle polareks« pedisjoner (i hvert fall før luftfartøienes tid) og for« teller hvorledes de heldig blev løst. Med andre ord vil dette kapitel bli en slags drøftelse av hvorledes disse ekspedisjoner bør utføres, belyst ved vårt frem« støt mot Sydpolen.

Annetsteds i denne bok har jeg kortelig beskrevet vår tur til «Hvalbukten» med «Fram». Jeg har også kortelig fortalt om vårt vinterkvarter, som vi anla på barrieren som vi var kommet frem til den 14de januar 1911. Den 10de i den følgende måned hadde vi tatt i land største delen av våre forråd og var kommet så langt i arbeidet på vinterkvarteret, at fire av oss kunde starte på den første tur sydover, for å begynne det viktige arbeide å oprette

depoter på veien mot polen.Vi kalte vårt vinterkvarter «Framheim». Det lå på omkring 78° 30' syd. bredde, hvilket vil si at vi var ca. 700 nautiske mil i rett linje fra polen. Vår plan var å nedlegge depotene en grad (eller seksti kvartmil) fra hverandre, så langt sydover mot polen som vi kunde nå, før vinteren kom og gjorde dette arbeide umulig.

På vår første tur sydover var vi fire mann med tre sieder og atten hunder. Hver siede førte omkring 225 kg. proviant, som skulde legges ned i depot, dess* uten hadde vi proviant og utstyr for turen. Av disse 225 kg. depotproviant var 175 kg. hundepemmikan. De resterende 50 kg. var menneskeføde som hoved* sakelig bestod av pemmikan, chokolade og kjeks. Vi fortsatte sydover så langt som til 80 0 s. bredde, og kom hit den 14de februar. Her oprettet vi vårt før* ste depot. Hjemturen til «Framheim» tok bare to dager, da sledene nu praktisk talt var tomme.

Da vi kom tilbake fra denne første depottur, satte vi oss til omhyggelig å gjennemgå våre beregninger over den gjenstående del av arbeidet. For det første kjente vi nu til, hvorledes landet var beskaffent, og var derved blitt sikre på, at det sannsynligvis også siden vilde vise sig å være gunstig. For det annet visste vi noget om de sne* og isforhold vi kunde vente å finne, og den mulige distanse vi kunde tilbakelegge pr. dag, hvis man kunde regne med disse forhold for resten av turen. For det tredje hadde vi prøvet våre fremkomstmidler og hadde sett at vår teori omkombinasjonen hunder og lette sleder holdt stikk. Vi hadde også en prøve på det arbeide vi kunde vente at hundene vilde prestere, når de med tungt lastede sleder drog sydover, og på den ekstra arbeidsydelse vi kunde vente av dem, når de med lette sleder vendte tilbake nordover.

Vi lærte dessuten mange andre ting på denne tu« ren. For det første så vi, at det tok oss alt for lang tid å komme avgårde om morgenen. Ved omhygge« lig planleggelse kunde vi spare to timer om dagen. For det annet skjønte jeg, at vårt utstyr var altfor tungt. Sledene var konstruert med henblikk på de vanskeligste isforhold. Nu visste vi derimot, at den overflate vi skulde henover, var av letteste slags, og følgelig kunde vi bruke det letteste utstyr. Vi burde kunne redusere sledenes vekt til det halve. Og ende« lig måtte vårt fottøi forandres helt og holdent. Våre skistøvler av seilduk var for små og for stive. De måtte gjøres større og bløtere. Når man planlegger en marsj på i det minste femten hundre nautiske mil over sne og is, vet man at er ikke skotøiet i orden, så betyr det et meget vesentlig handicap.

Spørsmålet skotøi var gjenstand for mange alvor« lige diskusjoner. Disse førte til slutt til at vi skar fra hverandre de støvler vi hadde med, og laget dem slik at de fikk de egenskaper vi nu var enig om var de viktigste, nemlig stive såler som vår skibinding passet til, god plass til flere par strømper, bløt, mentett ankelbeskyttelse, og forøvrig nok plass overalt, så foten ikke blev klemt på noget sted.

Vår annen depotreise blev begynt den 22de februar. Den dag stod vårt vinterkvarter på «Framheim» fullt ferdig, så på denne tur kunde vi være flere deltagere og flere sieder. Vi lot bare en mann være igjen for å se efter leiren og hundene. Dette gjorde, at vi nu var åtte mann ialt, syv sieder og to og firti hunder. Den fe ite dag passerte vi depotet på 80 ° s. bredde og fant det i full orden. Fire dager senere nådde vi 81 0 s. Den 4de mårs holdt vi på med å bygge og opmerke depotet. Her la vi ned proviant, som til* sammen veiet 600 kilo. Den 5te mars forlot tre mann oss og vendte tilbake til «Framheim». Vi andre seks fortsatte sydover med fire sieder. Tre dager senere den 8de mars nådde vi 82 ° s. Her oprettet vi vårt tredje depot, idet vi la ned 67,5 kilo, hovedsakelig hundepemmikan. Dette var det siste depot vi la ned. Vi hadde håpet å kunne nedlegge ennu et på 83 ° s. men været var for dårlig, og hundene som ennu ikke var tilstrekkelig myket op efter den lange dovenskaps periode ombord, hadde vist tegn på at de ikke vilde klare opgaven.

Da sneen lett kunde komme til å utrydde sporene efter depotene, var vi meget omhyggelige med å op* merke dem, så vi siden lett kunde finne dem igjen. På toppen av hvert av dem anbragte vi en bambus* stang med et flagg. Men vi var ikke fornøide med bare denne forholdsregel. Med vår endelige tur til polen for øie, forutså vi den mulighet at vi i stormeller tåke lett kunde bli bragt så meget ut av kurs, at det vilde være vanskelig for oss å finne depotet, selv om vi var i nærheten av det. Vi benyttet derfor følgende fremgangsmåte:

Ved det første depotet på 80 ° s. merket vi op en linje gjennem dette, og på denne plaserte vi bams busstenger

med flagg, med en innbyrdes avstand av ca. 200 meter og i en samlet avstand av 8 km. på hver side av depotet. Dette arrangement vilde by oss en ekstra sikkerhet på vei sydover mot polen, eller under vår kamp hjem igjen, idet det vilde hjelpe oss hvis vi kom ut av kurs. I stedet for et enslig merke på selve depotet, vilde der over vår vei være endel opmerkede 16 km. lange linjer, med mers kene så nær hverandre, at vi næsten sikkert vilde se et av dem. Vi merket til og med flaggene slik at skulde vi på turen treffe på et av dem, vilde vi vite på hvilken side av depotet vi befant oss. Dette vilde redusere den tid vi ellers vilde bruke til å finne depos tet, ned til det halve.

På vår annen tur for å nedlegge annet og tredje depot, hadde vi ikke nok bambusstenger med oss, til å få merket disse steder som overfor beskrevet. Vi måtte derfor slå fra hverandre nogen av proviant* kassene og bruke bordene som merker. Mitt reson* nemang var, at selv om de bare var to fot høie, så var de bedre enn ingenting, og når vi tok i betraktning det snefall vi hittil hadde sett, vilde de sannsynlig* vis være gode nok.

Ved det tredje depot brukte vi påny kassebordene,som vi skilte ut fra de øvrige ved å binde små blå tøistykker på dem. Som vanlig merket vi depotet med et flagg på toppen av en bambusstang.

Disse forholdsregler viste sig å være meget verdis fulle på selve hovedturen, som begynte syv måneder senere. Vi oplevet da nettop slike værforhold med tåke og storm som vi hadde gjort regning med, og denne opmerkning reddet oss mere enn en gang fra å passere et depot og fra å måtte vende om igjen og kaste bort tid med å lete efter det.

Jeg har glemt å nevne, at da vi første gang drog sydover for å oprette depot nr. 1, merket vi hele ruten fra «Framheim» til depotet med stokker og flagg, som blev opsatt med slike mellemrum, at vi kunde se fra det ene flagg til det annet, hvor som helst langs hele ruten. Vi hadde ikke flagg nok til å merke op hele ruten, så for den siste dels vedkommende tydde vi til stokkfisk, som blev satt op og ned i sneen. Påny sparte en times tenkning på forhånd oss i å kaste bort mange timer på den senere tur.

Da vi var kommet tilbake til «Framheim», efter å ha nedlagt depotene nr. 2 og 3, hadde vi ennu tid til å foreta en siste tur til depot nr. 1, før vinteren kom. Vi benyttet denne anledning til å føre med et og et kvart tonn friskt selkjøtt til depotet på 80 ° s. Dette satte oss senere på hovedturen i stand til å la våre hunder få så meget selkjøtt som de kunde spise, inns til vi kom til dette punkt, og dette holdt dem i best mulig kondisjon til det siste.

Da denne siste tur var tilendebragt, hadde vi nedslagt tre tonn forsyninger i tre depoter på breddene 80 °, 81 og 82 ° s. Depotet på 80 ° inneholdt selkjøtt, hundepemmikan, smør, chokolade, fyrstikker, parafin og endel utstyr for øvrig — til en samlet vekt av 2 100 kilo. Depotet på 81 0 s. inneholdt pemmikan for både mennesker og hunder, kjeks, melkepulver, choko* lade, parafin og endel utstyr — den samlede vekt var ca. 700 kilo.

Vinteren kom nu og tvang oss til å bli på «Fram* heim» til neste vår. Vi var ganske fornøidde, for det arbeide vi hadde utført om høsten var godt. Vi hadde proviant og utstyr lagret på tre stasjoner langs omtrent 200 nautiske mil av veien mot polen. Vi hadde høstet en mengde dyrebare erfaringer om lan* det vi skulde over. Vi hadde sett hvori feilen ved våre sieder og vårt personlige utstyr lå, og nu hadde vi vinteren foran oss til å rette på dette, så alt kunde være i full orden til det endelige forsøk.

Vi begynte med å redusere vekten av sledekassene til et minimum. Dette arbeide blev overlatt Stubbe* rud. Det betydde at alle kasser måtte tas fra hver* andre, og de måtte så påny settes sammen slik, at de blev like sterke, men meget lettere. Dette blev for største delen opnådd ved at man høvlet bordene av, der hvor de var unødvendig tykke.

Det viktigste arbeide blev overlatt til Bjåland. Han skulde ta fra hverandre og høvle av alle våre sieder. Våre erfaringer på depotturene hadde vist oss, at vi kunde gjøre en veldig vektbesparelse her. Hansen og Wisting skulde surre sledenesammen, så snart de var ferdige fra Bjålands hånd.

Bjålands verksted var et firkantet rum, skåret ut i selve barrieren. Gulvet var omtrent syv ganger femten fot, og høiden seks. Gulvet var dekket med høvlspån, og i det ene hjørnet av rummet stod en stor blikkboks over en primus, dampen fra denne blev bes nyttet til å myke op veden, så den kunde bendes. Bjålands arbeide var å redusere vekten av hver siede fra ca. 80 kilo til 25 kilo eller til under tredjeparten av deres oprinnelige vekt, uten

at det derfor skulde gå noget nevneverdig utover deres styrke. Uten å gå i detaljer hvad forandringene av tegningene og kons struksjonen angår, er det tilstrekkelig å si, at han greidde arbeidet med glans, og at hans dyktighet hadde den største betydning for muligheten av å kunne nå frem og tilbake til polen.

Når Wisting ikke var optatt med arbeidet på sies dene, kunde man høre duren av hans symaskin. Han gjorde fire tremanns telter om til to, og han forandret våre klær, så de passet til de værforhold vi hadde ops levet under depotturene.

Hver detalj av disse arbeider var gjenstand for mange diskusjoner. Vi diskuterte for eksempel hvils ken farve der var best egnet for teltene. Vi var enige om at en mørk var best, for det første fordi den gav øinene hvile efterat man hadde reist hele dagen over den glitrende is, for det annet fordi et møkt telt absorberer mere varme fra solen enn et lyst, så våre telter på klare dager vilde være varmere, hvisde var mørke. Teltene vi hadde med oss var hvite, men en opfinnsom herre foreslo at vi skulde farve dem med blekk, fremstillet av blekkpulver. Dette forslag forekom oss så fornuftig, at det ikke varte lenge, før vi hadde to mørkeblå telter i stedet for de hvite. Under diskusjonen blev den mulighet frem* satt, at efter en kortere tids bruk vilde farven vaskes ut av tøiet. Det vi til slutt gjorde, var derfor å klippe op våre køigardiner, som var laget av et tynt rødt stoff, og sy stykkene sammen, så vi fikk et ytre telt, som dekket det indre hvite seildukstelt.

Noget annet vi laget som også var en følge av våre diskusjoner, var et par strømper til hver mann, sydd av et lett stoff. Disse strømper hadde mange fordeler. De beskyttet ikke alene mot kulden, men de vernet også de andre strømper mot å bli revet i stykker, så de varte så meget desto lenger. Men det beste av alt var, at de viste sig å være tørre i nesten alt slags vær.

Efterat disse strømper var blitt laget til oss alle, begynte vi å studere våre underklær. Alt hvad vi hadde med oss hjemmefra, var gjort av et usedvanlig tykt ullstoff, så vi var engstelige for at det vilde bli for varmt. Blandt vårt medicinske utstyr hadde vi også to store ruller deilig, lett flaneli. Av dette sydde Wisting undertøi til oss alle, og på turen viste det sig å være ypperlig.

Hundesvepen var det neste vi tenkte på. Der blev laget to til hver kjører, eller fjorten ialt. Bare skaf= tene var i og for sig et problem. Erfaring hadde vistoss, at et massivt svepeskaft ikke varte så lenge. Under diskusjonen fikk vi da den idé, at de skulde lages av tre stykker hickory, surret forsvarlig sam> men, og slik at surringen efterpå blev dekket med lær. Dette blev et bøielig skaft, som gav efter i stedet for å brekke.

Snertene blev gjort av Hassel, efter eskimosmodell, runde og tunge. Hansen fikk skaftene av Stubberud og snertene av Hassel og satte dem sammen til en svepe. Hele dette arbeide blev utført med den størs ste omhu. I virkeligheten blev vårt tresdelte skaft ikke endelig godtatt, før Hansens innvendinger mot det blev overvunnet ved konkurranseprøver med en annen modeil, laget av ham, og som viste at det tres delte skaft var det beste. Det kan høres merkelig for den usakkyndige leser, at så megen tid og oms tanke blev ofret på en så enkel ting som hundesves pen. Men hele vår ekspedisjons heldige utfall var avhengig av hunder som fremkomstmiddel, og eskis mohunder er ikke lette å håndtere. De er næsten like så vilde som ulver, og man kan hverken få dem diciplinerte eller vente at de skal arbeide, med mins dre man flittig bruker svepen. Disse snerter var ders for nesten like så viktige for et heldig utfall som hundene selv.

Skibindingene var det neste som optok oss. Her var hver mann sin egen opfinner, da bindingens bes hagelighet og bøielighet er en sak av rent individuell art. Alle mulige konstruksjoner blev uttenkt og uts eksperimentert, og hver især var til slutt fornøid.En betingelse var satt for dem alle, og det var at de lettvint skulde kunne tas av. Vi måtte alltid ta dem av om natten, for hundene betraktet alt som var laget av lær som en delikatesse, så hvis man lot bindin; gene være ute en natt, var de vekk om morgenen. Selv tåstroppene måtte tas bort om natten.

Alt blev tatt i betraktning, selv ved forarbeidelsen av slike småting som teltplugger. Johansen laget nogen som var stikk imot hvad slike plugger pleier å være, da de nemlig var flate i steden for høie. Denne konstruksjon var både lettere og sterkere enn de vanlige. Jeg tror ikke at der gikk en eneste av disse nye plugger i stykker for oss under hele turen.

Da klærne blev utlevert til hver enkelt, blev de på ny underkastet en rent personlig prøve. En fant ut at hetten på annorakken falt for langt ned i øinene, en annen at den ikke falt langt nok ned, så begge måtte arbeide med forandringer — den ene med å klippe vekk, den annen med å sy på et stykke. Alt måtte passe og være behagelig, før vi startet.

Så var det hundeselenes tur. Vi benyttet oss frem; deles av de innvundne erfaringer fra depotreisene. På en av disse turer falt to hunder i en sprekk, fordi selene var feilaktige. Vi ofret derfor megen omhu på dette utstyr og benyttet dertil alle de beste mate; rialer vi hadde.

Grunnen til hele dette omhyggelige studium, disse gjentagne eksperimenter og denne nøiaktige instruk; sjon, skrev sig fra min faste overbevisning om, at den viktigste faktor hvad en ekspedisjons heldigeresultat angår er måten hvorpå alle vanskeligheter forutsees og hvorpå forholdsreglene for å møte dem tas. Seir venter den som har alt i orden — folk kali ler det hell. Nederlag er sikkert for den som har glemt i tide å treffe de nødvendige forholdsregler, dette kalles for uhell. Hele hensikten med å skrive dette kapitel er å antyde, at det at vi nådde polen først og fremst skyldes, at det hele var riktig plan* lagt. Viljestyrke er den dygtige forskers første og viktigste egenskap. Bare ved å kunne mestre sin egen vilje, kan han håpe å overvinne de vanskelig* heter naturen bringer i hans vei. Både omtanke og forsiktighet er like viktige — omtanke til i tide å kunne se vanskelighetene, og forsiktighet som gjør, at de omhyggeligste forberedelser biir truffet for å møte dem.

La mig derfor påny se på den betydning jeg på denne sydpolsekspedisjon tilla vårt valg av hunder som fremkomstmiddel. Vi visste før vi startet, at den største del av turen vilde foregå over den veldige antarktiske ismark. Skjulte sprekker vilde stadig være en fare for oss. Når hundene blev valgt, var det delvis med den mulighet for øiet. Hvis selefor* bindeisen mellem hundene var god og selen også festet sikkert til sieden, kunde lederhunden godt falle igjennem skaren over sprekken. Dette vilde i tide advare oss, så vi kunde stoppe sieden og forhindre at nogen av deltagerne også falt ned. Hunden selv vilde henge trygg i selen og kunde lettvint bli dradd op og tilbake i sikkerhet. Nettop hvad der skjeddepå turen beviste fullstendig dette resonnements rik* tighet. Utallige ganger blev den ene eller den annen av oss frelst enten fra døden, eller fra å komme til* skade, ved den advarsel vi fikk ved at en hund falt igjennem.

Ennu en fordel som bruken av hunder gav, trenger en liten forklaring, hvis den skal forståes av den usak* kyndige leser. Dr. Nansen som revolusjonerte ark* tisk forskning, hadde på en glimrende måte bevist fordelen ved lett utstyr og ved den tilsvarende økede fart som derved blev opnådd. Bruken av lette sieder med hunder som trekkraft og med konsentrert føde for mennesker og dyr var hovedsaken ved hans idé, som så glimrende blev gjennemført på den første «Fram»*ekspedisjon. På vår ekspedisjon mot Syd# polen valgte jeg hunder, ikke bare på grunn av dette, men også av følgende grunner:

Jeg har tidligere i dette kapitel fortalt om hunde* pemmikanen som vi hadde bragt til de tre depoter, og om det ferske selkjøtt til hundene som vi hadde bragt til det første depot. Men i mine beregninger hadde jeg en videre mening med provianten for disse dyr. Før vi forlot «Framheim», beregnet jeg nøiaktig vekten av sledene og utstyret for hver dag på turen sydover mot polen og på turen nordover. Det er klart, at denne vekt vilde forminskes, efter hvert som rasjonene på sledene blev opbrukt. Det er jo også klart, at vi til slutt vilde nå det punkt, da denne vekt var så forminsket, at den svarte til den trekk* kraft én hund ydet. Jeg gjorde de mest inngåendestudier over det matnyttige kjøtt på en hund, og like* ledes over dens verd som føde, når den blev spist av de øvrige. Som følge av disse beregninger var jeg istand til å utarbeide en liste over de forskjellige datoer, på hvilke hund efter hund vilde gå over fra drivkraft til føde. Selvsagt reduserte denne frems gangsmåte også vekten av de hunderasjoner vi måtte bringe med på sledene. Denne vektreduksjon fors størret vår «aksjonsradius» med mange dager — for å låne et uttrykk fra marinen — og derved økes des også våre chanser for å nå polen og komme tilbake.

Denne grunnforskjell i planen mellem Scotts og vår ekspedisjon svarer ganske naturlig til forskjeb len mellem de to ekspedisjoners resultat. Den tapre Scott nådde polen, men det var en tragisk seir, fordi han og hans kamerater omkom, før de rakk tilbake til vinterkvarteret. Jeg næret den største engstelse for ham allerede lenge før han

forlot sitt vinter' kvarter for å starte til polen. Jeg tvilte alvorlig på at han heldig vilde klare å gjennemføre turen frem og tilbake. Scott brukte Shetlandssponnier så langt syd han kunde. Leseren behøver bare å erindre den fordel vi hadde av hundene, når vi kom til en sprekk, for å forstå forskjellen i utsikten til et heldig resuh tat mellem Scott og oss.

Da vi foretok vårt virkelige fremstøt mot polen, hadde vi fordelen av ennu en erfaring, som vi hadde gjort på våre depotturer. På disse forberedende tu* rer hadde vi bygget en serie varder langs vår marsj=rute. De var laget av sne, med et lite sort flagg på toppen av hver av dem. Disse varder forenklet i høi grad vår hjemtur til vinterkvarteret. Vi besluttet derfor også på selve hovedturen å bruke denne frems gangsmåte så langt som mulig. Det viste sig ikke alene å være en ytterligere sikkerhetsforanstaltning, men det sparte oss også en mengde tid, som vi ellers vilde ha brukt til å ta observasjoner for å beregne vår kurs. Dette system var særlig viktig på den uens delige, ubrutte overflate på den antarktiske fastlandss barriere, før vi fikk dronning Mauds fjellkjede i sikte; toppene her gav oss da de nødvendige landemerker til å bestemme vår posisjon. Da barrierens overflate ikke bød oss nogenting vi kunde bestemme vår plass efter, forekom det mig klokt å ta enhver forholdss regel.

Vi bygget ialt 150 varder, på omtrent seks fots høide, og brukte til deres konstruksjon 9 000 bloks ker, skåret ut av sneen. I hver av disse varder var der lagt et stykke papir, hvorpå vardens nummer og posisjon var angitt, og dessuten kurs og distanse til neste varde lengere mot nord. Vi bygget disse vårs der med en innbyrdes avstand av 15 km. ned til 81 ° s. Der reduserte vi avstanden til omtrent 8 km. Jeg gjentar, at disse varder var av den største betydning for oss på hjemturen. De betød en voldsom reduks sjon av den tid arbeidet med å holde oss på kurs vilde ha tatt.

Ennu et arrangement blev truffet for å beskytte oss og spare tid. Til hver av de fire sieder var der festetet hjul, som ikke trakk nogen last, men løp fritt rundt efter hvert som sieden kom frem. Hvert hjul stod i forbindelse med et apparat som målte antallet av omdreininger. Efter hver dags tur, viste en enkel beregning den tilbakelagte distanse. Ved å sammen: ligne hvad målerne for de fire hjul viste, var vi tems melig sikre på å få et nøiaktig resultat. Disse bereg« ninger svarte naturligvis til det samme som loggen på et skib, og satte os istand til selv i tåke meget nøi« aktig å kunne bestemme vår plass, når de blev sam« menlignet med de kurser våre kompasser ved stadig avlesning viste.

Leseren vil erindre, at vi hadde oprettet tre depo« ter den foregående høst på 80, 81 og 82 ° s. Da vi på hovedturen passerte det sydligste depot tok vi med alt hvad det inneholdt, med undtagelse av hvad vi vilde trenge for å komme tilbake til 81 0 på hjem« turen. Disse ekstra forråd skulde legges ned i nye depoter, som vi vilde oprette på veien sydover. Det første av disse blev oprettet på 83 ° s. og inneholdt proviant for fem mann og tolv hunder i fire dager. I depotet på 84 ° s. efterlot vi de samme kvanta pro« viant, og dessuten en kanne parafin på nesten 18 liter.

Like efter å ha nedlagt depotet på 85 ° s. nådde vi fjellene. Hittil hadde vi bare vært oppe i en høide av 300 fot over havet. Vi visste at vi nu hurtig skulde stige til høider på tusener av fot. For å vise det om« hyggelige i våre beregninger samt den modne over« veielse som lå til grunn for våre avgjørelser, kan jegikke gjøre bedre enn å citere tre avsnitt av min bok «Sydpolen» skrevet i 1912, like efter at vi kom tilbake til civilisasjonen:

«Vi var nu ankommet til et av de mest betydnings* fulle punkter på vår vei. Nu måtte planen legges så* ledes, at vi kunde gjøre opstigningen lette raulig, men også således, at vi rakk frem. Ber gningen måtte gjøres omhyggelig og alle muligheter overveies. Som alltid, når en bestemmelse av betydning skulde treffes, drøftet vi saken samlet. Den distanse vi nu hadde fra dette sted og tilbake igjen var 1 100 km. Vi hadde en svær opstigning foran oss, sannsynligvis også andre hindringer. Endelig måtte vi sikkert regne med, at våre hunders kraft vilde komme til å redu* seres til en brøkdel av hvad den nu var. Derfor be* stemte vi oss til å ta proviant og utrustning for 60 dager på sledene og legge den gjenværende proviant — nok for 30 dager — og utstyr i depotet. Vi regnet også ut efter den erfaring vi hadde hatt, at vi måtte bli istand til å rekke ned her igjen med 12 hunder i behold. Vi hadde nu 42 hunder. Vår plan var nu å anvende alle 42 op til platået. Der skulde så 24 av dem slaktes, og ferden fortsettes videre med 3 sleder og 18 hunder. Av disse siste 18 vilde det efter vår formening bli nødvendig å slakte de 6 for

å kunne bringe de 12 tilbake hit. Samtidig som hundenes antall blev mindre, blev også sledene lettere og let* tere. Og når den tid kom, at vi bare hadde 12 hun* der igjen, vilde antallet av våre sleder være gått ned til to. Vår beregning slo også denne gang på detnærmeste til. Det var bare i vår beregning av da« gene, at vi hadde begått en liten feil. Vi brukte 8 dager mindre enn den beregnede tid. Hundenes an« tall stemte bra. Vi nådde stedet igjen med 12.

Efteråt saken således var vel diskutert og alle hadde avgitt sin mening, gikk vi ut for å besørge om« pakningen. Det var heldig at det var så vakkert vær, for denne optelling av proviant kunde ellers blitt en sur affære. All vår proviant var således beskaffen, at vi kunde telle i stedet for å veie den. Vår pemmi« kan bestod av rasjoner på V2 kg. Chocoladen var som all chokolade inndelt i småstykker, så vi visste, hvad hvert stykke veide. Vårt melkemel var stoppet i pølser å 300 gr. nettop nok til et måltid. Vår kjeks hadde samme egenskap — den kunde telles, men det var et langvarig arbeide, for den var temmelig liten. Således måtte vi denne gang telle op 6 000 kjeks. Vår proviant bestod bare av disse fire sorter, og det viste sig, at sammensetningen var riktig nok. Vi led hver« ken av «fett» eller «sukkersyke». Trang til disse stoffer er ellers meget almindelig på en sådan lang« ferd. I vår kjeks hadde vi et glimrende produkt be« stående av havre, sukker og melkemel. Sukkertøi, syltetøj, frukt, ost o. s. v. hadde vi lagt igjen på «Framheim». Våre skinnklær, som vi hittil ikke hadde hatt bruk for, tok vi på sledene. Nu kom vi op i høiden, og så kunde det nok hende, de vilde være gode å ha. De -I- 40 °, som Shackleton hadde obser« vert på 88 0 s. br. hadde vi også i kikkerten og ifall vi skulde møte dem, kunde vi greie oss lenge når vihadde skinnklærne. Forresten hadde vi ikke stort i våre sekker. Det eneste skift vi hadde med oss, tok vi på her og hang det gamle ut til luftning. Når vi så kom tilbake om to måneder, beregnet vi, at de vilde være tilstrekkelig luftet til å ta på igjen. Så vidt jeg erindrer, slo beregningen til. Av fottøi tok vi mest med. Kan man holde sig tørr på føttene, kan man greie sig lenge.»

På 85 ° 36' slaktet vi de overflødige hunder. De skaffet både oss og sine overlevende kamerater en festlig stund. Vi fant ut at hundekoteletter var en fremragende middag. Vi stekte dem ikke, da vi hverken hadde stekepanne eller smør, derfor fant vi ut at det var hurtigere og lettere å koke dem, og på denne måte fikk vi dessuten en herlig suppe. Wisting som var «sjef», hadde op i suppen de deler av pem* mikanen som inneholdt mest grønnsaker, så her blev vi traktert med en slik sjeldenhet som fersk kjøtt* suppe med grønnsaker. Efter at suppen var for* tært, spiste vi kotelettene. Alle våre tvil om kjøt* tets kvalitet forsvant med engang vi smakte det. Det var utmerket — ikke ganske så mørt som ønskelig kunde ha vært, hvis appetitten hadde manglet, men for oss var det herlig. Jeg spiste fem koteletter før* ste gang, og vilde vært glad, om der hadde vært flere igjen i gryten.

Mens vi lå i leir her, gjorde vi påny de omhygge* ligste beregninger hvad vår proviant angikk. Vi gikk gjennem våre beholdninger og delte dem imellem de tre sieder, da vi her skulde efterlate den fjerde. Detfølgende vil vise hvor nøiaktig vi regnet dette ut. Hver siede førte:

Kjeks, 3 700 stk. (daglig rasjon 40 kjeks pr. mann). Hundepemmikan, 277% pund. (% kg., eller 1 pund IV2 ounces pr. hund pr. dag).

Menneskepemmikan, 59% pund (350 gram, eller 12.34 ounces pr. mann pr. dag).

Chocolade, 12% pund (40 gram eller 1.4 ounces pr. mann pr. dag).

Tørmdf 13% pund (60 gram eller 2.1 ounces pr. mann prr ag).

Efter at disse beregninger var gjort på papiret, be* gynte vi den virkelige deling av provianten. Dette arbeide blev gjort med like så stor omhyggelighet, som om vi hadde talt op gullet i et bankhvelv. Cho* coladen som var gått helt i stykker, blev tatt ut, be* tene tellet og delt mellem de tre sieder. Samme frems gangsmåte blev også fulgt hvad kjeksen angikk. Hver eneste kjeks blev tatt ut og tellet — der var mange tusen.

Våre atten overlevende hunder blev delt i tre fors spann. Vi gjorde regning på, at vi skulde kunne rekke polen herfra med disse atten hunder, og forlate den igjen med seksten.

Jeg finner følgende i min beretning om hjemturen fra Sydpolen:

«Den 20. desember slo vi ihjel den første hund på hjemveien. Det var Lasse, min egen kjære hund, som måtte til, den blev delt op i 15 så like store deler som det var mulig, og utdelt blandt kameratene. Disse hadde nu lært å sette pris på ferskt kjøtt, ogsikkert er det, at denne ekstraforing med ferskt kjøtt, som vi foretok fra tid til annen på hjemreisen, ikke hadde liten andel i det utmerkede resultat vi op= nådde. Det så ut som de hadde godt av et sånt måh tid i flere dager og arbeidet mange ganger lettere efter det.»

Dagen efter drepte vi ennu en hund, og juleaften en tredje. På datoen 28de desember står følgende:

«Hundene var efter vår avreise fra polen ganske forandret. Så merkelig og utrolig det enn kan lyde, så er det dog sant, at de daglig la på sig og blev tykke og fete. Jeg tror det måtte være denne foring med ferskt kjøtt og pemmikan sammen, som bevirket det.»

Jeg vil ikke trette leseren med en detaljert bes skrivelse av vår heldige hjemtur. Det er tilstrekkelig å si, at ved kontrollen av kursene var vardene vi hadde, gang på gang av uvurderlig nytte — kanskje særlig fordi de satte oss istand til hurtig å finne det viktigste av alle depoter, nemlig det som lå lengst mot nord i fjellene. Lykkedes det oss ikke å finne dette, kunde det være skjebnesvangert for oss, for det lå på et punkt hvorfra vi visste vi sikkert kunde finne ned den bratte styrtning mot barrieren. Her blev betydningen av våre varder bevist med uventet kraft, for merkelig nok, på grunn av de forandrede forhold i belysningen og den motsatte retning vi nu hadde syntes hele landskapet oss ukjent da vi kom i nærheten av depotet. Hadde ikke våre varder vist oss den riktige vei til det, vilde vi ikke bare værti vildrede, men kanskje også vært skjebnesvangert uheldig stillet i våre forsøk på å finne det.

La mig ennu en gang, før jeg avslutter dette kapi* tel fremheve dets betydning. Hvad jeg særlig ønsker å peke på, er at bare den mest omhyggelige plan« leggelse, sundt omdømme og uendelig tålmodighet i utarbeidelsen av de minste detaljer ved utstyret, samt dessuten forsiktighet, kan sikre et heldig resul* tat i antarktis. Dette er de ting som gir en den ubetalelige «sikkerhetskoefficient,» som er nødven* dig for å overvinne farene, de uventede vanskelighe* ter og forsinkelsene. Menneskenes seir over natu* ren er ikke den brutale krafts alene, men også åndens.

## TILLEGG

Av kaptein i marinen *Hj. Riiser-Larsen.*

I henhold til anmodning skal jeg i det følgende imøtegå enkelte av Nobiles påstande, fremført i hans foredrag i Amerika og i en rekke presse« artikler.

Nobile sa: «På mig og mitt arbeide hvilte alt ans svar for hvorvidt ekspedisjonen skulde kunne gjem nemføres og ekspedisjonens medlemmer nogensinne skulde komme tilbake,» og videre, «flyvningen fra Vadsø til Svalbard anså jeg som den vanskeligste av hele turen.»

Under den sistnevnte tur sov Nobile 7 timer i trekk, bortsett fra at vi et øieblikk løftet ham op i soveposen for at han skulde få se toppen av Bjørn« øya som kom frem i et rift i tåkehavet.

Om ankomsten til Nordpolen sier han: «Så kom den vanskeligste del av turen (selve polturen). Jeg satte kurs for Point Barrow og gav ordre om hvilken høide vi skulde flyve i.»

Nobile gav aldri en eneste ordre om hvilken kurs som skulde styres. Det var navigatørens jobb. Det han gjorde for så vidt navigering og manøvrering an«går var å efterkomme navigatørens anmodning om å forandre høide når denne i samråd med meteorologen fant at man ved en slik forandring kanskje vilde få bedre værforhold.

Så sier han: «Med spenning så jeg hen til det øie* blikk da vi skulde få se land (Alaska) da jeg ikke vilde ha store chanser for å kunne bringe ekspedisjon nens deltagere tilbake om vi skulde måtte lande på isen.»

Dette er en av de meget få påstande som ikke kan tilbakevises. Nobile hadde ingen som helst chanser for å bringe oss tilbake ved en marsj over isen. Da han var heroppe i januar 1926 til konferanse om forberedelsene var vi så

lettsindig å ta ham med op for å se på et skirenn. Han hadde øiensynlig aldri trådt på sne, falt ustanselig og måtte hjelpes op igjen. Fra den dag av var han merkbart mere nervøs for ekspedisjonens utgang. Han ikke alene forlangte livsforsikring for sig og de øvrige italienere, men også forsikring mot forfrysning av fingrer.

Nobile forlangte en livsforsikring for sig selv på Lstr. 6 000 og noget mindre for de øvrige italienere. Dette kostet ekspedisjonen en formue i premier. På grunn av den dårlige økonomiske situasjon var det ingen av de øvrige deltagere som kunde forsikres og de bad heller ikke om det. Fingerforfrysningsforsik* ringen hadde vi vanskeligheter med da Lloyds ikke vilde gå med herpå. Under opholdet i Pulham kom en av dettes representanter op fra London for å konfe* rere med mig om assuransespørsmålet i sin helhet ogblev beroliget av min forsikring om at vi ikke skulde gå fra italienerne, men eventuelt trekke på dem til vi selv stupte. De fem mekanikere var forøvrig folk av en type som vilde ha greid sig lenge selv.

Nobile var også engstelig for at nordmennene i til« felle vi landet nord i Alaska vilde søke sig ned til Nome til fots i stedet for å vente flere måneder på båtleilighet. I den anledning avkrevet Nobile mig et høitidelig løfte om at i hvert fall jeg skulde bli igjen hos dem.

Så sier Nobile under omtalen av vår ankomst til Alaskas nordkyst: «For første gang kunde jeg sitte ned i vår eneste stol og ta et øieblikks hvile.»

Jeg husker ikke nu om det var første gang han satte sig ned i stolen, men jeg husker i hvert fall at han flere ganger under turen blev puttet inn i sove« posen og sov på gulvet i gondolen. Når jeg husker det er det fordi det var mig som hver gang hjalp ham inn i soveposen og fordi jeg overtok hans vakt ved siden av navigeringen. Alt i alt hadde han da vi kom til Alaskakysten sovet i minst 6 timer. Derfra sov han fra Wainwright og til Cape Lisbourn og vi« dere fra Serpentine River til Cape Prince of Wales et tillegg til ovennevnte 6 timer av sikkert 4 timer. Det var de ferreste ombord som sov så meget som han. Da han efter landingen i Teller sendte sin frue et telegram om at det hele syntes ham som en drøm, så var dette nokså uforståelig for oss andre for hvem det hele hadde vært en temmelig alvorlig virkelighet. Men efter å ha lest referater av hans foredrag ogavisartikler er det tydelig at han har sovet endog mere enn vi trodde.

«Det var jeg som konstruerte fortøiningsmasten,» sier Nobile. Men han glemmer å fortelle at han for vår regning reiste til England og studerte den av mas jor Scott konstruerte mast. Nobile hadde ingen kjenns skap til mastefortøining. På hans anmodning skrev jeg instrukser for hvorledes manøvren skulde utføres og assisterte ham dels ved å være med ombord og dels ved å følge med fra bakken. På hans anmodning fremkom jeg efter hver manøvre med mine bemerks ninger som han til dels fikk skriftlig. En gang mens jeg holdt på å kritisere kom tilfeldigvis en italiensk offiser bolt og begynte å høre på. Nobile stoppet mig da øieblikkelig og bad mig da vedkommende hadde fjernet sig igjen om å fortsette. Jeg stusset litt over det da, men forstod siden grunnen.

Der blev i Italien gitt uttrykk for forbauselse over at vi absolutt vilde ha Nobile med oss, da man, som der blev sagt, hadde flere langt dygtigere luftskibs« førere enn Nobile. Til tross herfor insisterte vi på hans deltagelse da det i første rekke var skibets kon« struktør vi vilde ha med, likesom vi undte ham den glede å få følge sin konstruksjon på en sådan ferd. At han også leverte et utmerket arbeide under forberedelsene har jeg sagt før og gjentar det gjerne her. Det er bare så synd at han efterpå helt har mistet balansen.

At Nobile hadde liten erfaring som fører av denne luftskibstype blev vi opmerksom på straks efter av«gangen fra Rom. Han syntes ikke å være opmerk; som på den egenskap ved skibet at det på grunn av sin form under fart forover presses nedad av luft; trykket. Han blev mere og mere nervøs fordi skibet syntes tyngre enn gassens avkjøling skulde medføre, og sendte gang på gang riggeren op på toppen av skibet for å undersøke gassventilene som han trodde var lekke.

Ved ankomsten over Pulham trimmet han skibet for landing mens vi ennu gikk med full fart, og blåste av gass til vi med høideroret i midtstilling hverken steg eller sank. Så gikk han til landing. I stedet for å sette baugen ned mot landingsmannskapene på bakken gikk han kloss ned til bakken langt i le for disse og stoppet motorene. Idet farten gikk av ski; bet skjøt vi, fordi skibet da mistet sitt nedtrykk, til værs som en rakett og var i ca. 1 000 meters

høide før vi ved blåsning av gass kunde få stoppet det. Han vilde ikke høre på de innstendigste anmodninger om å trimme skibet og nærme sig bakken på almindelig vis. Gang efter gang forsøkte vi og slapp det ene landingstau efter det andre. Til slutt måtte han be major Scott som var med oss som kjentmann over England om å hjelpe sig, og så kom vi da ned. Denne landing fant sted i overvær av alt hvad England har av luftskibseksperter og er sikkert den største man; øvreskandale som historien kan opvise. Flere av dem gav efterpå uttrykk for engstelse for ekspedisjonens videre skjebne. Og ganske nylig møtte jeg en som hadde overværet landingen. «Jeg trodde aldri i ver;den dere vilde ha kommet frem til polen,» sa han. Hvad han siktet til var tydelig nok.

Landingen i Oslo var adskillig bedre men allikevel fremdeles forferdelig. I Leningrad gikk han endelig med på å foreta manøvren på normal måte.

Det var imidlertid ikke bare i manøvrer Nobile viste manglende begreper om luftskibsflyvning. I sitt foredrag forteller han om en storm vi var borte i over Frankrike. I forbindelse med hans påstand om at han så å si var den eneste ombord kan jeg nevne at ekspedisjonen den gang vilde ha gått til grunne hvis det ikke hadde vært andre ombord. Vi stod over Ro? chefort i en nordost storm som var av en sådan styrke at vi stod stille i luften. Efter værkartene nærmet cyklonen sig fra den Biscayiske bukt. Hvis vi ikke satte også den tredje motor igang og presset oss ut med en kurs vestligere enn Pulham for å komme unda centret og over i roligere vindforhold vilde vi bli stå« ende hvor vi var, bruke op hele bensinbeholdningen for så til slutt å drive av. En fin start for ekspedi? sjonen! Dette resonnement vilde Nobile ikke høre på. For det første vilde han ikke sette igang den tredje motor fordi vi da vilde bruke mere bensin, og for det annet måtte vi holde kurs for Pulham og ikke falle av. Til slutt lykkedes det major Scott å overbevise ham. Hadde han ikke gitt sig da hadde vi måttet gå til det kjedelige skritt å frata ham kommandoen, hvilket vi nær hadde måttet gjøre også under selve polturen da han ikke før i siste øieblikk vilde opgi en sinnssvak idé.Dette kan være nok og jeg beklager at Nobiles opførsel har vært slik at Amundsen har sett sig nøds saget til å anmode mig om å korrigere enkelte av hans påstande. For mig har disse to år vært slik spekket med ubehageligheter fra forskjellige kanter at jeg helst vil tie stille og snarest mulig glemme alt. Fra første stund av har det ikke vært annet enn trakasserier fra italiensk side. Intet sted undgikk man dem, når jeg undtar Moskva. Der kunde skrives en hel bok om dem. Som et lite eksempel skal jeg nevne følgende:

Nobile og jeg reiste til Leningrad for å forhandle med de russiske myndigheter om bruk av hallen i Gatchina. Nobile hadde satt sig i forbindelse med den derværende italienske konsul som hadde avtalt et møte med nevnte myndigheter. Da ekspedisjo* nen var norsk og arrangementet fra vår side vilde bli å ordne av den derværende norske konsul anmodet jeg den italienske konsul om at vår konsul måtte komme med til møtet. Dette avslo den italienske konsul uten videre. Da jeg senere holdt foredrag på Leningrads universitet og i ingeniørforeningen om det foregående års ekspedisjon benyttet jeg anled» ningen til å forklare hvorledes den nye ekspedisjon var en fortsettelse av den første. Av samme grunn måtte jeg i Italien til tross for det store arbeide med forberedelsene påta mig det for mig store løft å inn* studere et foredrag på italiensk som foruten to ganger i Rom også blev holdt i Milano og Neapel. Hensiksten var på en pen måte å gjøre opmerksom på at også vi hadde litt med ekspedisjonen å gjøre.

Da mindre vennligsinnede personer har utspredt det rykte at de indre uoverensstemmelser på ekspedi* sjonen skyldes mig, vil jeg for at man ikke skal ta nærværende til inntekt herfor oplyse om at Nobiie nogen dage efter landingen i Teller anmodet mig om sammen med ham å organisere en ny ekspedisjon som skulde bære hans og mitt navn. Det hadde han neppe gjort hvis så hadde vært tilfelle.

Jeg har alltid verdsatt den italienske innsats enten den var betalt eller ei og som en tributt herfor rigget jeg selv til et italiensk flagg og senket det selv ned under førergondolen da vi forlot Rom.